A MAGYAR VASUTASSÁG OKNYOMOZÓ TÖRTÉNETE

ÍRTA:

MIKLÓS IMRE

NYOMTAK A KAPISZTRÁN NYOMDÁBAN VÁCON.

1937.

számozott példány.

„Az olyan nemzetnek nincs jövője, mely mindent elfelejt!“

Lázár Andor dr. igazságügy miniszter

Kiadásért felel: Miklós Imre Budapest, L, Márvány-utca 50. II. 2.

Kapisztrán nyomda, Vác. Felelős üzemvezető: Bakos Károly

AJÁNLÁS

EGY könyvhöz kell ajánlást írnom. A magyar vasutas társadalomról szóló könyvhöz. Azon régi kapcsolatoknál fogva, amelyek éveken át a hazai vasutassághoz fűztek engem, melynek élére állított volt a Gondviselés, hogy intézzem sorsát, képviseljem jogos érdekeit.

Egy könyvet *akarok* a hazai vasutasság és mindazok figyelmébe, szeretetébe ajánlani, akik a hazai vasutak iránt érdeklődnek; egy könyvet, mely szakirodalmunkban párját fogja ritkítani; egy könyv iránt akarom érdeklődésüket felkelteni, mely elsősorban róluk és nekik szól, mely a magyar vasutast hivatásához való odaadásban jellemző szeretettel van megírva, amelynek minden sorából ez a szeretet sugárzik ki.

Egy könyvvel, *ezzel a könyvvel* akarok egybekapcsolódni a múlt idők legkedvesebb emlékeinek felidézésével, amikor nekem juttatta a Gondviselés azt a nehéz feladatot, hogy egy szomorú és izgalmas korszak után megnyugvást teremtsek a hazai vasutas társadalomban és helyreállítsam a pillanatnyira az ország és a vasutasság nagy erkölcsi és anyagi kárára megzavart összhangot. — Nehéz feladatnak tűnt. mert jogos elkeseredést kellett megszüntetni és feledtetni. Ám ellenkezőleg a legkönnyebbnek bizonyult.

Hadd tegyek hitet ennyi idő után arról, hogy soha nagy feladatot nem sikerült könnyebben megoldanom, mint ezt. Hadd tegyek hitet ezzel a vallomással a hazai vasutasság hazafias készségéről és a legnehezebb viszonyok közepette is tanúsított mérsékletről. Az a szeretet volt a kulcsa ennek, melyet hivatása iránt mindenkor érzett és az a kötelességtudat, melyet minden viszonyok között a nemzet iránt tanúsított.

Ennek a szeretetnek és kötelességtudásnak méltánylása, a bizalomnak őszinte viszonzása és ebből folyóan eladdig rendezetlen jogállásának rendezése voltak eszközei a feladat könnyű megoldásának.

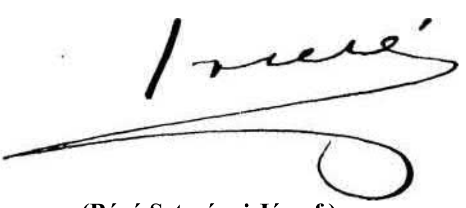
Ennek a kornak története, mely a magyar vasutasság egyik legmozgalmasabb, legérdekesebb és legtanulságosabb időszakát ismertetné annak hátterével, annak bizalmas részleteivel, *eddig még nem volt megírva*. Ez a könyv nyújtja elsőnek a múltnak már elfelejtett nagyérdekű anyagát, általában a hazai vasutakat és a vasutas rendet illető *gazdag történeti anyagot.*

Nemcsak a hazai vasutügynek és a vasutas társadalomnak tesz vele megbecsülhetetlen szolgálatot, hanem a tudománynak és a történetírásnak is, melyeknek kitűnő forrásmunkául fog szolgálni. Ami ezt a könyvet különösen érdekessé teszi, gazdag forrás anyagán kívül az, „hogy nemcsak az van benne megírva, ami történt, hanem az is, amiért *úgy történt*, ahogy történt“.

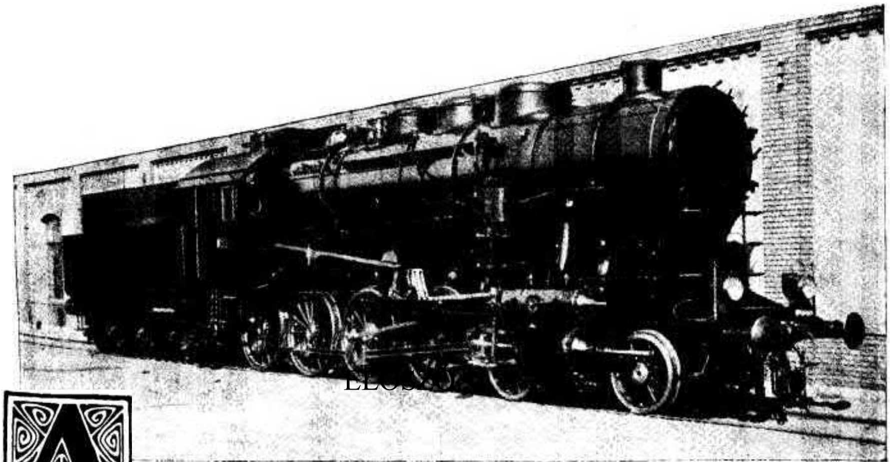
Amikor ezt a könyvet anyagánál, és belső értékénél fogva a hazai vasutas társadalomnak és vasutügyünk iránt érdeklődőknek figyelmébe ajánlom, nem hallgathatok el egy személyi vonatkozást sem:

a szerző nagy erkölcsi és anyagi vállalkozását, amelyet ebben a munkába fektet. Ritka példája a hivatás iránti szeretetnek, hogy valaki azért szakítsa félbe hivatali pályáját, hogy hivatását nagyobb, — általánosabb keretben szolgálhassa, mint a hivatali élet többékevésbbé szűk korlátái között. Ez az odaadás, ez az áldozatkészség, ez az ügyszeretet elismerést érdemel és én hiszem, jól vélem ismerni vasutastársadalmunkat, hogy ezt a nagy szolgálatot viszonozni fogja a szerző iránt azzal, hogy ezt a kitűnő könyvét szeretetébe fogadja, az ebben a vasutasság iránt megnyilvánuló szeretetet ugyanazzal a szeretettel viszonozza.

Budapest, 1937. június havában.



(Báró Szterényi József.)



ELŐSZÓ.

A vasutasok nyelvén szólva, indulásra kész művéhez e l ő f o g a t o t kért tőlem a szerző. — Ennek a kérésnek nagy örömmel tettem eleget. Egyrészt azért, mert lelkes munkatársam a történetírásban, másrészt azért, mert az egész magyar vasutasság a szívemhez nőtt és évszázados történelmüket nagy lelki gyönyörűséggel olvastam a film érdekességével megírt hiteles műben.

Gazdaság- és társadalomtörténetünk művelőinek évtizedes panasza, hogy egyes gazdasági ágak fejlődésének, egyes társadalmi rétegek életének nincs meg az összefoglaló történelmi rajzuk. Beszélhetünk magyar gazdaságtörténeti kutatásokról, jeles és hiánytpótló részlettanulmányokról, de tudományosan is használható összefoglaló gazdaságtörténeti munkák nem állnak rendelkezésünkre. „A magyar vasutasság oknyomozó története“ több hiánytpótló részlettanulmánynál, de több gazdaság történelmi összefoglalásnál is. A keret, amelybe a mű beleilleszkedik csak részben gazdaságtörténeti. Inkább társadalomtörténet az, amit itt kapunk. Mégis a magyar vasutasságnak, mint társadalmi osztálynak a múltja, része a magyar gazdaságtörténetnek is. És ha azt mondjuk, hogy ez a mű az első összefoglalása a magyar vasútügy és vele kapcsolatos vasutasság fejlődésének, rátapintunk az igazságra. A magyar vasútok közel évszázados kerékcsattogása, az élet lüktető ritmusát zúgja a fülünkbe. Ugyanezt teszi ez a mű is, de az élet ritmusába beleviszi a l e l k e t is. A magyar vasutas pályáját szerető lelkét.

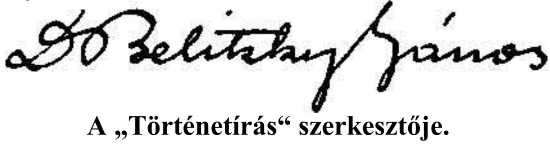
Oknyomozó történetről beszélni manapság nem „divat". Ma, ha történetei írunk, a művelődési, gazdasági, társadalmi, művészeti, politikai és egyéb tényezők szemmeltartásával úgynevezett „szellemtörténetet" szoktunk, illetve akarunk írni. Vanitatum vanitas — a hiúságok hiúsága — lenne, ha egy ilyen gazdaság- és társadalomtörténeti munkát, hosszú évtizedek részletkutatásainak hiányában, mint úgynevezett „szellemtörténetet" irt volna meg a szerző. Az, aki hosszú évtizedek e téren gyakorolt tudományos közönyét a saját munkája által eredeti források felkutatásával óhajtotta pótolni, csak merő kritikai szempontok érvényesítésével Írhatta meg művét. A források adatainak rendszerén, az események egymásutániságának indítékain és ezek felkutatásán van a hangsúly. Ez a mű nem lehet más, mint pozitivista alapon álló.

Az is. De a „pozitivizmus" minden liberális zamatú ize nélkül, a magyar nemzeti tudomány, a történetírás új, modem, pozitivista forr áskritikai alapon álló módszerével megírva. A régies cím új tartalmat takar.

Semmi sem lehet, — ha emberi munka, — tökéletes ezen a világon. Ez a hatalmas kötet sem akar záróköve lenni egy elmúlt korszak történetének boltozatán. Nem is lehet az, hiszen a magyar vasutasság, ez a dolgos, munkás társadalmi réteg továbbra is ott áll őrhelyén és szolgálja a nemzet gazdasági és társadalmi érdekeit. Történetét maga ez a réteg írja tovább a magyar jövendőbe. És ha most a magyar vasutasmult regisztrálóra a nagyközönség és a tudományos világ asztalára le is tette művét, nem befejezte, — hanem megindította a *magyar vasutasság történetének irodalmi művelését.*

A mindennapi élet sodrába meg kell állnunk tehát egy pillanatra és el kell olvasnunk ezt a könyvet és ha ezt megtettük, megtanuljuk méginkább becsülni a végtelenbevesző acélsíneken tovagördülő számyaskerék népét. Megtanuljuk becsülni a népeket összefogó, Európa szívében fontos szerepet betöltő, magyar birodalmi gondolatot. Körülöttünk senki sem, — egy nép sem — tud meglenni a magyar állam által épített vasutak nélkül. Az elszakított területeken a sínek testén ott maradt acélbetük örök mementoként figyelmeztetnek mindenfát a vasútvonalak magyar alkotására. Dolgos népe voltunk és vagyunk a világnak. Nemcsak kaptunk eszméket a Nyugattól, hanem adtunk is ugyanannyit, sőt még jóval többet is *áldoztunk a Nyugatért. A nemzeti munkának vérkeringése a vasút, vasútnak a lelke: a magyar vasutasság és most ezt a művet elsősorban ennek a magyar vasutasságnak ajánljuk igaz épülésére.*

Budapest, 1937. május hatjában.



A „Történetírás" szerkesztője.



A SZERZŐ AZ OLVASÓHOZ.

A közel százesztendős magyar vasutasságról lesz szó e szerény művében, melyről oly keveset beszéltek, de még kevesebbet írtak krónikásaink.

Valahogy úgy vagyunk a vasutassággal is, mint a szívünkkel. Tudjuk, hogy van. — De csak akkor érezzük igazán és csak akkor figyelünk fel erre az egész életünkön át nélkülözhetetlen éjjel-nappal szüntelenül dolgozó élő motorra, amikor a Mindenható kifürkészhetetlen akaratából egyszerre hirtelen megbomlik annak egyenletes járása. Akkor már riadtan eszmélünk rá, hogy ez a rendes, fegyelmezett, alázatos, szorgalmas és türelmes A a gverő: pihenésre és gondolkodásra kényszerít bennünket.

így volt ez harminchárom esztendővel ezelőtt. És ekkor került bele merő véletlenségből a vasutasság a magyar történelembe. De persze akkor is kedvezőtlen színben és csupán néhány sorban. Pedig a vasutasságnak is kijár a nyilvánosság. Kijár akkor is, — ha az ország szívverése és vérkeringése kifogástalanul működik. — Kijár pedig azért, mert köztudomású, hogy a milliárdokba kerülő sínek, mozdonyok, vagonok, állomások és üzemanyagok, — valamint a tarifák, — a vasutasság nélkül, — önállóan rendeltetésüknek megfelelni nem tudnak. Mert ezek bár roppant nagy értéket képviselnek, de csak olyanok, mint a test lélek nélkül: *holt anyagok.*

És íme, erről a magyar haladást jelentő és a történelmi Magyarország lüktető véreit képviselő, az összeomlásig minden magyart és nemzetiséget összekapcsoló, nélkülözhetetlen magyar vasutasságról történelmet mindezideig még nem írt senki.

Önkéntelenül merül fel tehát a kérdés: *miért?*

És ezzel a kérdéssel már el is érkeztünk a magyar vasutasság oknyomozó történelmének első problémájához.

Mert a vasutasság történelme, nemcsak gazdasági- és társadalmi-, hanem részben *politikai* történet is, melynek megírása csak úgy képzelhető

el, ha az eredeti kútfők- és forrásmunkákon kívül, még száz esztendőre visszamenőleg, valamennyi politikai napilapot is áttanulmányozza a szerző, vájjon nincs-e bennük a vasutakra és a vasutasságra vonatkozó figyelemre méltó közlemény?

Ez pedig azt jelenti: hogy közel *félmillió oldal* újságot kell végigböngésznie. Mindezenfelül, évtizedeken keresztül megjelent valamennyi vasúti szaklapot, Hivatalos Lapot, körrendeletét és a vasutassággal kapcsolatos bírósági Ítéleteket. De ehhez a rengeteg munkához: kinek van ideje?

Tényleges vasutasnak semmi esetre sincs, — mert a levéltárak és múzeumok csak délelőtt állnak a kutatók rendelkezésére. Viszont teljes szolgálati idővel nyugalombavonult vasutas, talál ennél könnyobi) «szórakozást» is.

A történetírást megelőző kutató munkát «szellemi kubikolásnak» szokás nevezni. A vasutasság múltjának keresése is az: *csak sziklás talajon.*

Arra még talán akadna vállalkozó, aki ingyen kubikolna, de már olyan, aki erre a nagyon nehéz munkára még jelentős összeget is áldozzon, — a tények mutatják: száz esztendőn át egyetlen vállalkozó sem akadt. *Ezért volt mindezideig ismeretlen, a vasutasság múltja.*

De nemcsak a magyar vasutasság múltja pihent ezernyi jeltelen sírjában, hanem ismeretlen még a közlekedési minisztereké is. Sehol sincs egyetlen könyv sem, melyből megnyugtató módon megtudhatnók: mikor, mit alkotott egyik, vagy másik közlekedési miniszter? Mert, amint később látni fogjuk: lexikonok téves közléseit kell helyreigazítani Iépten-nvomon. S ha lenne is valami feljegyzés: 20—21 kötetben kell keresgélni utánuk. De kinek van két-három sorozat különféle lexikonja ehhez?

A vasutasság történetének megírását még két dolog nehezítette: az *irigység* és a *közöny.* (Hál' Istennek, szerény munkám elkészítésében erről nem panaszkodhatom, mert úgy a nm. Minisztérium, mint a Máv. igen tisztelt Vezetősége, a legmelegebb rokonszenvvel mellém állt.)

Talán nem érdektelen, ha e tárgyban Széchenyit, a legelső magyar vasutast is meghallgatjuk: «Az emberi nemben lappang, sőt a magyarban éppen nem lappang, de vajmi ocsmányul kitűnik az irigység és a sültgalambra való étvágy». «Alig van közöttünk ember, ki a másik megaláztatásának ne örülne». «A közrestség nem engedi, hogy a nagyobb réssí oly tárgyak körül felvilágosítaná magát, amihez egy-két hónap, egy-két értekezés nem elég, hanem esztendei szorgalmas előmunkálás kell; a nemtelen emberben mélyen fekvő hiúság pedig gátolja, hogy az igazságtalanok sokadalma ott keresse a számtalan hibák gyökerét, ahol azok valódi fészke van, t. i. a saját szánakozásraméltó tudatlanságában s a

legvilágosb okoknak sem engedő gőgjében» Mindezt Széchenyi István gróf, a *legnagyobb* — Kemény Zsigmond báró szerint a *leghívebb* — magyar írta és mondotta és a lelke mélyéből hozzátette: *«Csak magunkban a hiba, de egyszersmind magunkban is a feltámadási erő».*[1])

De van egy ősi végzetünk is. Mi mindig azt tartjuk emlékezetünkben, — amit régesrégen el kellett volna felejtenünk. De egész biztosan elfelejtjük azt: amire viszont emlékeznünk kellene.

£nnek a kritikai történelemnek a célja tehát az, hogy az emlékezésünkben észlelhető — visszásszálakat, a vasutas múltra nézve rendbeszedje.

A történelem igazságos, tárgyilagos és pártatlan. Nem szeret és néni gyűlöl senkit. — A hős tisztelet, a megillető helyére: az igazság mögé helyezi. Aki tehát, e szerény munkában egyesek ócsárolását, viszont mások égig való magasztalását reméli, — nehogy csalódás érje, — talán olvasatlanul tegye félre a könyvet.

Meri mindig voltak és lesznek tiszteletreméltó nagyjaink, kik haza- és einberszereletükkel, mély tudásukkal, szorgalmukkal, tiszta erkölcsükkel és önzetlenségükkel — nekünk törpe utódoknak — példát nyújtottak és nyújtanak. De ezek is csak emberek és így nem mentesek az emberi gyengeségektől. Talán a tömjénfüstöt teljes egészében hagyjuk meg az Űristennek.

Viszont, az sem vitás, hogy voltak, vannak és lesznek a nagy vasutasközösségben névtelenül, hangtalanul, szerényen és serényen dolgozó kicsinyeink is, — kiktől a kétlábon való járást és a puszta létezés «kedvezményét» — az Isten által adott életjogról nem is beszélve, — megtagadni nem lehet.

Aki látta minden idők legnagyobb Máv. elnökeinek: *Tolnay* Lajosnak és *Ludvigh* Gyulának hatalmuk teljében, egykor igen nagy áhítattal elhelyezett portréját, egyidőben eltűnni a hivatali szobák faláról, — annak a felejtésben elért haladásunk szédítő iramáról némi fogalma lehetett. De örömmel kell megállapítanunk azt is, hogy az osztályvezetők szobáiban ismét megjelentek a volt Máv. elnökök fényképei. Most már csupán az szükséges, hogy ne csak az igazgatók és osztályvezetők, hanem a kisebb emberek is megismerjék a közlekedési miniszterek és a Máv. volt elnökeinek működését. Eljusson a legutolsó őrházba is az arcképpel kisért ismertetés. Mert valljuk be őszintén, akármilyen áldásdús volt egyik-másik közlekedési miniszter, vagy Máv. elnök működése, — nyugdíjaztatása után: a vasutasság csakhamar elfelejtette őket. —

Eltűntek a nagyok, eltűntek a kicsinyek is. Sírjuk behorpadt, fejfájuk

[1]) Szekfíí Gyula: «Három nemzedék» Bpest. 1922. «Élet» ír. és ny. rt. 66, 71. és 73. 1.

kidűlt, irataikat pedig selejtezték. Másszóval: örökre meghaltak. S ha buzgóságunk a felejtésben nem szűnik meg: rövid ötven esztendő múlva már az utánunk bandukoló történetírót is ugyanaz a kínos meglepetés fogja érni, mint csekélységemet történeti kutatásom során. Ugyanis a legfontosabb személyi- és vasutas tárgyú pár évtizedes miniszteriális ügyiratok közül, ma már alig található néhány száz darab. Sokszor megtörtént, hogy az Országos Levéltárban a naponta kijegyzett és egy-egy kérőlapon kért tizenöt-húsz ügyirat közül[2]) alig volt már meg egy-kettő. Az így minduntalan leszakadt történelmi fonalak összekötése indokából kénytelen voltam ingamozgást végezni a városi levéltár, múzeumok, könyvtárak, szerkesztőségek, vasúti egyesületek és magánosok levéltárai között. Csak így sikerült nagy fáradsággal és igen hosszú idő alatt összeállítani a múlt szerves egészét. Azután ki kellett keresni az időnként meg-megváltozott politikai áramlatok felfogásával ellentétes irányú vasutas tárgykörű hírlap cikkeket. Ezekből a vitás tételeket, majd pedig a két véglet színes árnyalatain visszatérni a mindenkori kormányok kinyilatkoztatásaihoz, hogy az ellentétekből azután pontosan meg lehessen állapítani, hogy mennyi volt bennük a valóság és mennyi volt: a reá-szórt rágalom.

Minthogy a vasutat — száz évvel ezelőtt — az országos politika hívta életre és azóta egyszer az osztrák-, máskor a magyar politika tarA tóttá a kezében, sőt nem ritkán beleszólt ebbe a horvát politika is; talán nem lesz érdektelen, ha a vasutat és annak célját, valamint a vasutasság mibenlétét, az erre legilletékesebb és legfelsőbb bírói fórum szószerinti megállapításából ismerjük meg:

«A magyar állam, mikor a vasutait létesítette és üzemben tartja, nem mint kizárólagos üzleti vállalkozó szerepelt, hanem eme ténye által a magyar állam politikai fennállhatásának egyik biztosítékát rakta le, melynek épségben való fenntartása, fejlesztése nem pusztán üzleti előnyök sikerében leli meg végcélját, hanem olyan állami érdekű közigazgatási tevékenység, mely az ország közgazdasági életének fokozására, a közbiztonságának és honvédelmének megerősítésére szolgál.

Kétségtelen tehát, hogy a magyar állam közigazgatási teendőinek egyik nagy fontosságú ágát látja el a vasutainak üzemben tartásával és az arra való felügyelet gyakorlásával, amiből viszont következik, hogy mindazok, kik eme állami érdek megvalósíthatása céljából a magyar állam

[2]) Lásd Orsz. Levéltárban 1196/1936, 1246/1936, 1430/1936, 1573/1936,. 1597/1936, 1605/1936, 1645/1936 1659/1936, 1661/1936, 1691/1936, 1692/1936, 1693/1936, 1726/1936, 1756/1936, 1817/1936, 2003/1936, 2004/1936, 1156/1937, sz. stl). stb. kérő lapokat.

által alkalmaztatnak, annak megbízásából közhatósági teendőket végeznek és így közhivatalnokoknak tekintendők».[3])

A vasutas tehát *közhivatalnok,* — de nem egyszersmind államhivatalnok. Ha hiba történik, — akkor a vasutast, mint közhivatalnokot vonják felelősségre. Végezheti közhatósági teendőit, dolgozhatik éjjel és nappal önálló felelősséggel. Ezzel szemben nem illeti meg, a minden állami alkalmazottat megillető adókedvezmény. Nem illette meg a vasutast Horvátországban a közhivatalnokokat megillető védelem sem. És hiába van a vasutasnak középiskolai és főiskolai végzettségén felül ügyvédi, bírói, vagy államszámviteli képesítése és hiába teszi le sikerrel a vasút valamennyi szakvizsgáit, sőt eltölthet egy egész életet, nehéz és idegőrlő vasúti munkában és elérheti esetleg, az államvasútnál elérhető legnagyobb rangfokozatot, jog szerint akkor sem illeti meg nagyobb cím, mint: «a tekintetes úr». Mert a vasutasra az 1883. évi I. t. c. és az 1893. IV. t. c. nem vonatkozik. Ezen úgy szoktak segíteni régebben, hogy a magas hatáskörben dolgozó vasutast kinevezték királyi, — vagy udvari tanácsossá, utóbbi időben kormánytanácsosi, esetleg kormányfőtanácsosi címmel tüntetik ki, melyet — köztudomású iskolai végzettség nélkül is, — bárki megkaphat.

Ez a demokratikus vasutas nevelés, a vasutasságra — kétségtelenül — jó hatással volt. Évtizedeken keresztül nem is kértek a vasutasok se címet, se rangot: csupán puszta megélhetést. Igaz, hogy a vasutasságnak évtizedeken át — rendszerint csak *ígértek.*

És el lehel mondani azt, hogy szenvedni olyan fenségesen senki sem tudott, mint a magyar vasutas. Húsz-huszonkét pengő forint havi keresetért, a nyolc-tízgyermekes családapa, — mint kocsirendező, — naponta néhány százszor ugrott be- és ki a mozgó kocsisor ütközői között, — dacolva a reá leskelődő halállal, —- csak azért, hogy idejében ha «szabályellenesen» is, de összeállíthassa a menetrend szerinti induló vonatot. Volt ugyanis régebben a vasúton egy *«Nem szabad»* utasítás,[4]) mely szigorúan megtiltotta a vasutasnak, hogy a mozgó kocsisor közé be- vagy kilépjen. Később ezt enyhítették «védve a vasutas testi épségét» és figyelemmel a nagy forgalomra és akkor már így szólt a rendelkezés: «A gyorsan mozgó kocsik közé be- és kilépni tilos». De akár azt vizsgáljuk, hogy mozgó kocsisor közé belépni nem szabad, akár azt nézzük, hogy a «gyorsan mozgó» kocsisor közé belépni «tilos», csak arra a megállapításra jutunk,

[3]) Bpesti kir. ítélő tábla 7603/B. 1904. szám, V. ö. m. kir. Kúria 6080/1905. sz. és a m. kir. Kúria 58. sz. döntvénye.

[4]) MÁV. 234. sz. *Szabályrendelet.* Különleges halározmányok 9 §. «*Nem szabad mozdonyokat, vagy kocsikat ki- vagy bekapcsolni, mielőtt a járű meg nem álltak».*

— hogy az *állókocsik,* mozgás nélkül, nem közelednek egymáshoz, viszont «lassanmozgó» kocsikkal a nagy forgalmat lebonyolítani nem lehet. Ha tehát, a túlbuzgó szegény vasutast a futó kerekek, hosszában, vagy keresztben kettévágták: a kiadott utasításból mindig pontosan meg lehetett állapítani, hogy az a szerencsétlen ember «nem tartotta be az utasítást és így önmaga okozta tragédiáját».

Ki nem aludt már éjjel a vonatban, hallgatva a kocsi lágyan zúgó kerekét? Vájjon gondoltunk-e arra, hogy a vonatunk elé fogott, kilométerekre előrevillogószemű száguldó, büszke acélparipa csak addig lát, amíg lovasa — a feszült figyelemben kimerült mozdonyvezető — a fáradságtól el nem bólint? Mert ez a ravasz vasállat csak arra figyel, mikor szabadulhat meg éber gazdájától? és már akkor, mint valami öldöklő démon vágtatva rohan óriási súlyú, értékes terhével a megsemmisülésbe.

A statisztika mit mutat?

Elmondhatjuk, még pedig nagy büszkeséggel, hogy biztonság tekintetében a világ legelső nemzeteinek vasútjaival felvettük a versenyt. Erre nézve Őfelsége I. Ferenc József királyunk, Ludvigh Gyula előtt tett ama jellegzetes mondást hagyta ránk örökül, — amikor a Lajtán átjött az udvari vonat: *«Most már nyugodtan lefekszem, mert magyar masiniszta kezében van a szabályzó».**) És vájjon gondoltunk-e arra, hogy ezek az életünk és vagyonunk felelős éber őrei: nagyon is gyengénfizetett és a gondoktól sújtott emberek? Kiket nem váltanak le a — 3 óránként, hanem sokszor még a legkegyetlenebb időben is, tíz-tizenöt, sőt ennél több órahosszat, egy ide-oda mozgó testet és lelket összerázó talpalatnyi helyre: a feszült figyelem őrhelyére állítottak. Ott arcuk egyik fele pecsenyére sült, míg másik arcfelükre gyakran a jég ráfagyott. De végig lehetne sorolni a «szembeféken» ülő fékezőtői, fűtőn keresztül fel a forgalmistáig! és lefelé a legutolsó műhelyi- és pályafenntartási munkásig, a lelkiismeretesség és hűség paroxismusát és mégis, annyiszor komoly veszedelembe került náluk a puszta létezés is.

Ez a hosszú időn keresztül tartó, tiszteletetparancsoló, vasutas-szenvedés: *Hieronymi* Károly kereskedelmi minisztert és *Ludvigh* Gyula máv. elnököt 1904, évben annyira megindította, — hogy komolyan és sürgősen akartak segíteni az erre rászolgált vasutasságon. Ámde, nagy igyekezetükben, — mintha csak a derült égből a mennykő csapott volna le, — megállóit a szerkezet. Egyesek szerint ez az éjjel-nappal pontosan járó Óra azért állott meg, mert talán elfelejtették felhúzni. Mások viszont azt hiszik, hogy ellenkezőleg túlságosan felhúzták és az Óra ezért akadt meg.

*) Ludvigh Gyula emlékiratai.

A magyar vasutasság kritikai történelme igyekszik most a rejtélyt megfejteni. A megállott Órát — csodálatosképpen, — nem a hivatásos órásához: *Lukács* László akkori pénzügyminiszterhez vitték, hanem egyenesen a büntetőbíróság elé, — a vádlottak padjára ültették. Talán nem is lehet kétséges, hogy a heteken keresztül tartott bírósági tárgyalások végeredménye az lett, hogy szegény Órát végül is *felmentették.* Ugyanis valamennyi bírósági fórum egyértelműig megállapította, hogy az *Óra nem bűnös.* Van-« bűnös, ki a bűnös?... azt majd meglátjuk. Azóta éjjel és nappal, mikor mások otthon, vagy a vonatban édes álmukat alusszák: az Óra nem pihen, hanem pontosan mutatja az időt.

Az 1901. évben történt szomorú események azután 1907. évre megérlelték a magyar vasutasok törvénybe iktatott *pragmatikáját.* Ezt az egyedülálló magyar pragmatikát a vasutasok: *Kossuth* Ferencnek, mint akkori kereskedelmi miniszternek és hűséges alkotó munkatársának *Szterényi* Józsefnek, az akkori államtitkárnak köszönhetik. Ezek a nagytudású emberek nem «tanulmányoztak» évekig, hanem leültek a vasutassággal egyasztalhoz és heteken keresztül a legapróbb részletekig megtárgyalták, a vasutas kívánságokat. Ezt a törvényes pragmatikát Horvátországra való tekintettel 191/í. évben a XVII. t. c.-el felújították, illetőleg némileg módosították. Trianon óta sajnos, a vasutasok pragmatikája folyton színtelenedet t, — a vasútas jogokat illetőleg erőtlenedéit, — úgyhogy, már szinte alig lehet ráismerni.

A világháború a vasutasságot óriási feladatok elé állította. Hadtörténelmünk vaskos kötetei talán egészen más szöveget tartalmaznának, ha a magyar vasutasság bámulatraindító óriási teljesítménye: összezsugorodott volna az utasítások hajszál-pontos betartására. Ez az *«itthonmaradt»* «*felmentett*», *«nem frontharcos*», sokszor lenézett vasutasság önmagát múlta felül. Aki járt külföldi nagy államokban és tudja, hogy ott nemcsak kettős, hanem négyes, sőt hatos vágányon bonyolították és bonyolítják le a forgalmat. Külön pályákon futnak a személy- és gyorsvonatok és külön-pályákon a teher és anyagvonatok és párhuzamot von Magyarország nagyobbára egyvágányú vasútpályáin lebonyolított háborús forgalom között, az lehajtja az elismerés zászlaját a magyar vasútasság önfeláldozó és példát nyújtó óriási teljesítménye előtt.*) A *«felmentett»* vasutasok közül hősi halált halt Hirschler Béla huszti osztálymérnök és Vadnay Lajos mozdonyvezető, kiket a kozákok a mozdonyról lőttek le. A bevonult és a harctéren hősihalált halt vasútasokról külön fejezet

*) U. i. az egyvágányú pályán a vonatkésések, pillanatok alatt történő helyes intézkedést és a *gyakorlati menetrend szerkesztés* tudományát követelik meg a nehéz helyzetbe jutott forgalmistától.

számol be. Ugyanott találjuk meg a kitüntetett és vitézzé avatott vasutasok névsorát is.

Az őszirózsás forradalomnak becézett lázadás, — amint tudjuk, — magyar államiságunk örök szimbólumába és fenntartó erejébe, a magyar Szent Koronába belerúgott és nemzeti lobogónkat sárba taposta. Mi sem természetesebb, mint: szétmállott ez az 1000 éven keresztül őseink vérével áztatott történelmi egység.

A legnagyobb csapást az ország szétdarabolásával a Sors: a vasutasságra mérte. Mert még ott is, — Horvátországban, — ahol le, egészen a világba kivezető kéklő Adriáig, a magyar állameszmét egyedül a sínpár mellé felállított magyar vasútasság ereje képviselte és híven szolgálta: földönfutóvá lett és idegen impériumok balkáni bánásmódjával kifosztva, lenézve, sokan életükben és karrierjükben kettétörve, végül is az Anyaország terhei lettek.

A magyar vasutasság több esetben imponáló nagyságával mutatta meg erejét. Amikor a kommünnek nevezett zsivány-uralmat megfékezte: pont az ő fegyverükkel, a *sztrájkkal.* A terrorvonatok előtt a sínek felszedéséért: az apát és fiát: id. és ifj. Schmidt Mátyás sopronkövesdi hős, kiadópályaőröket a kommunisták fölakasztották. A magyar vasutasság legnagyobb tette abban domborodik ki, hogy amikor hazánkat elleneink és a határtalan vakság darabokra tépte: a vasutas, magának és családjának lerongyolódása és nehéz nélkülözései árán, életrekeltette a megmaradt, csonkává vált, vasúti romhalmazt és ebből életerős kultúr-közlekedést teremtett meg, önerejéből.

A vasutasok szürke sorából közismert feltálálók, világbajnokok, írók, költők, tudósok, zeneszerzők, művészek, egyetemi tanárok, orsz. képviselők, államtitkárok és miniszterek kerültek ki, hirdetvén a vasutasság nagyszerűségét, mely őket magáénak mondhatta.

Gróf Széchényi István álma is beteljesedett. Ma már majdnem minden vasútat az állam tartja a kezében. Évente *Samarjay* Lajos nyugalmazott máv. elnökkel az élén, a vasutasság elzarándokol a nagycenki Szellemóriáshoz.

A vasutasság igen sok jóléti intézményt alkotott. Ezek közül a leghatalmasabb az 1870-ik év április elsején megalakult önálló Máv. Nyugdíj intézet, mely az idők folyamán: a budapesti bérpaloták egész házsorát vásárolta, építette és tartalékolta. Ezek ma is itt állnak a legszebb helyeken. De az ősi földről kiutasított és megcsonkított hazánkra özönlő vasúti nyugdíjasok óriási nyugdíj terhe alatt, — az egykor igen erős Máv. Nyugdíjintézet, — ma már csak árnyéka önmagának.

Önérzettel és büszkeséggel tekinthetünk a vasutasok önfeláldozó kész-

ségéből és Máv., illetve az állam hozzájárulásából épült szép és modern nagy kórházunkra, melyet a Máv. nagy elnöke: *Kelety* Dénes államtitkár és hűséges munkatársa: *Lázár* László máv. igazgató kezdeményezésére, maga a vasutasság alkotott. Mintha csak szimbóluma lenne trianoni végzetünknek ez a nagy intézmény. De mire is lehet legnagyobb szüksége ennek a sok vihart, küzködést és nélkülözést látott, — sőt végig is szenvedett magyar vasutasságnak, mint egy jó nagy kórházra? Ahol a siri nyugalom előtt is megtalálhatja a vasutasság testi és lelki bajaira az enyhülést... éspedig anélkül, hogy a megsegítésért—évek hosszú során át sikertelenül memorandumozni és deputációzni kellene.

Sajnos, homálybaveszett vasutas-múltunk felkutatására és hiteles megörökítésére évtizedeken át, egyetlen komoly lépés sem történt. — Elismeréssel kell azonban szólni dr. Senn Ottó államtitkár úrnak, — jelenlegi Máv elnöknek— 1912. évben segédtitkár korában gyűjtött vasúti és hajózási — történeti adatairól, mely a Wodianer Béla Antal szerkesztésében megjelent igi3. évi «Magyar Vasúli Szaknaptár Almanach és Sematizmus» i5o—157. oldalán található. Bár röviden és csak 1912. évig mutat rá a vasutak keletkezésére és inkább útmutatás kíván lenni a kutató részére, mint beható ismertetés, azonban ez a nyolcoldalas kis adatgyűjtés is figyelemre méltó, mert nem csak a vasúttal, hanem már a vasút vezetőivel is, foglalkozik.

Százesztendő — az Idők végtelen futásában — nem nagy útszakasz. Az Űristen szemében pedig csupán egv röpke pillanat. De arasznyi létünket mégis meghaladó millió történések nagy halmaza, mely a kutató elmét hosszú éveken át leköti. Különösen akkor, ha úttörő munkát kell végezni.

Az ember porból lett... és porrá válik. Poros aktákból kerestem ki a múlandó embert. Jaj, kacaj, dicsvágy, csalódás, törtetés és elnyomás hatalmaskodás és meghúnyászkodás porrá: lettek. És most felébresztem a múltat. Jön a Vasutasság végeláthatatlan hosszú sorban. Ütemre dobbanó lábuk alatt megremeg a föld. Keménytekintetükben ott lobog a hazaszeretet égő lángja. Elnyűtt ruhájuk eszmei díszében elvonulnak előttük. A sok-sok vezető előkelőség és szellemi nagyság újra látható.

Erről a vasutasságról készült e szerény munka. Nem más ez, — mint önmagunkra ismerés a múlt tükrében. Megtaláljuk benne a vasutasság nagy alkotóit és alkotásaikat, hogy példát, bíztatást és reményt szerezzünk egy jobb és boldogabb jövendőre.

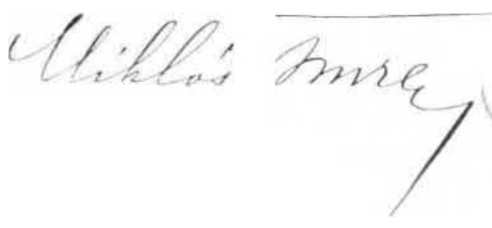
És most ezen a helyen mondok szívbőljövő hálás köszönetét mindazoknak, akik a magyar vasutasság nagy történelmének a feledésben eltűnt részleteit segítették nagy fáradsággal kibányászni, illetve nagybecsű támogatásukkal lehetővé tették, hogy ez a hézagpótló és úttörő szerény mű, napvilágot lásson és hirdesse a soha el nem múló magyar vasutas



VIII. Edward angol király kezet fog Homotmay Dezső Máv. főfelügyelővel, a keleti p. u. főnökével.
(1936. szeptember 8-án d e. 10 órakor.)

dicsőségei.. mely a külföldi uralkodóktól kezdve, hazánkban az elmúlt száz esztendőn az megfordult legapróbb emberekig, - az egész világon, drága hazánknak és nemzetünknek őszinte megbecsülést és igaz jóbarátokat szerzett.

Budapesten, az Úr Ezerkilencszázharniinchetedik esztendejének május havában.



BEVEZETÉS.

A MOZDONY ÉS A VASÚT FELTALÁLÓI.



EZERNYOZERNYOLCSZÁZTIZENNÉGYBEN egy *Stephenson* György nevű angol ember nagy csodával lepte meg a világot. Feltalálta az új rendszerű gőzmozdonyt.

Ki volt Stephenson György?

Egy szegény bányász-fűtő gyermeke. 1781. június 8-án a northumberlandi kerületben, New-castle melletti Wylam faluban született. Szülei még elemi iskolába sem tudták járatni, annyira szegények voltak. Λ kis Stephenson fiú tehénpásztor lett. — De akit az Úristen feltalálónak teremtett, abból feltaláló lesz.

A szegénység adott irányt a fiú további sorsának.

Minthogy a tehénlegeltetésből még ruhára sem telt,4) az apa megkérte a bányaigazgatót, hogy fiát maga mellé vehesse a bányába. A bánya lüllaszló légkörében azonban, a friss levegőhöz szokott fiú nem találta meg a helyét. Más foglalkozásról kellett gondoskodni. Stephensont élénk megfigyelőképessége és kézügyessége az ezermesterség felé vonzotta. Eleinte a bányászok csizmáit, később már ruháit is javítgatta. Ebből tartotta fenn magát. Elvállalt ezenkívül asztalos- és ácsmunkákat is. Egy alkalommal pedig szétszedte az órát, majd hibátlanul összerakta. Ezután már óra javításokkal is foglalkozott.

*) Fr. Steiner: «Bilder aus Geschichle des Verkehres:» Prag. 1880. 96. 1. heti- egy és fél garas volt az összjövedelme.

Egy jóakaró ismerősüknek feltűnt a fiú nagy szorgalma és minthogy Stephenson még tizenhatéves korában sem tudott írni-olvasni: úgy erre, mint a számvetésre, csakhamar megtanította.

A bányaigazgató megszerette a törekvő fiút, s így történt, hogy alig múlt 17 éves, amikor a bányalift kezelésével bízták meg. Bányásztársainak életét bízták rá és ez a rendkívül komoly ifjúban megszilárdította az önbizalmat. Figyelte a bajra vezethető okokat és azok megszüntetésére, sőt megelőzésére törekedett.

Egy év múlva, a New-burn Church melletti vvaterovvi aknánál, gőzgépkezeléssel bízták meg, így lett felettese édesapjának, aki ott mint fűtő teljesített szolgálatot.[5]) Nemsokára tudomást szerzett neves honfitársának: Trevithick Richárdnak locomotívjáról, mely Stephenson alkotóvágyát nem hagyta pihenni. Ez a mozdony terhet alig bírt el, a síneket is gyakran szétrombolta, de mégis elég volt ahhoz, hogy Stephenson lángesze meglássa benne a lehetőséget arra, hogy ezt a vonóerőt tökéletesíteni lehet, ehhez neki köze lesz. Már meg is fogamzott benne a gondolat, hogy elkészíti az ő elgondolása szerint, az újrendszerű mozdonyt. De közbejött valami. Megakadt a szeme a bányához járó szomszéd falubéli leányon: Heuderson Fannin, akit nőül is vett. Mindketten szegények voltak, s így a családalapítás egyidőre gondokkal kötötte le. De náluk az aranyszegénység legnagyobb boldogsága is bánattá változott.

1803. december 16-án megszületett ugyan Róbert fiúk, — a későbbi világhírű gépészmérnök, — de ez a csillagkigyúlás kioltotta az édesanya életét. Stephenson a kis árvát édesapjáékhoz vitte. A baj nem jár egyedül: az öreg Stephenson pár hónap múlva megvakult mind a két szemére. Ez az újabb csapás arra kényszerítette, hogy a wellingtoni szerény házacskából elköltözzék Schottlandba, ahol egy jó ismerőse vállalta a kis Róbert felïne ve lését. Helyét azonban itt sem találta meg. Ki akart vándorolni Amerikába.

A véletlen jött a segítségére. A killingworthi kőszénbányában elromlott egyik gőzgép és minthogy a szakértők a megjavításra nem vállakoztak: Stephensonnal tettek kísérletet. A javítás szépen sikerült. Utána rögtön, mint mérnököt alkalmazták. Ettől a naptól kezdve Stephenson minden idejét az új gőzgép megalkotására fordította.

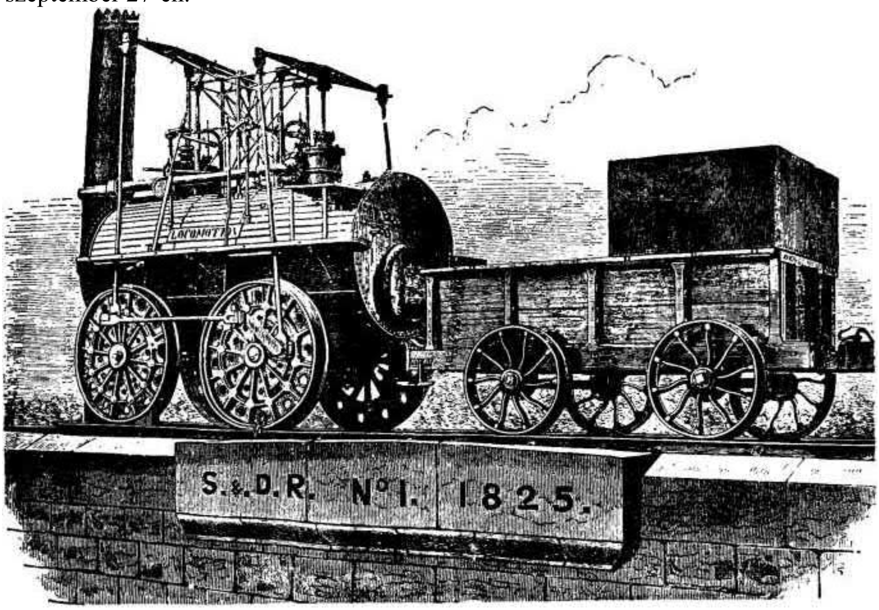
181 A- év nyarán el is készült az új rendszerű *mozdony.* A bányatulajdonosok meglátták benne a korszakalkotó találmányt és készségesen megengedték neki, hogy üzemükben kipróbálhassa. 1814 év július a 5-én megtartott próba fényesen sikerült. 1815. évben szabadalmaztatta[6]) és elindult a gőzmozdony világhódító útjára. —

b) Lásd ugyanott a 96—97. 1.

e) Szabadalmakat nyert: 1815. április 12-én 3887 sz. alatt és 1816. évben 4067 sz. alatt.

Első közforgalmú alkalmazására a bányatulajdonosok elhatározták, hogy megépítik a vasútvonalat Darlington bányaközponttól Stockton lerakóhelyig. A vasútépítés tervét el is juttatták az angol parlament elé, de a hajótulajdonosok és csatornavállalatok részvényesei, valamint Cleveland hercege, — kinek vadászterületét szelte volna át a vasút, — megellenezték a tervet és a parlament a kérést elutasította. Azonban Peace és érdektársai fordítottak egyet a dolgon. Újabb tervet készítettek, melyben már a herceg vadászterületét kikerülték és így a vasútlétesítés ügye sikerűik Ez volt a világ *legelső vasútengedélye.*

Stephenson felajánlotta Peace Eduard és érdektársainak szolgálatát, amit ők nagy örömmel el is fogadtak. IS2 3. évben telket is adtak Stephensonriak egy mozdonygyár létesítésére. Itt készült el a képen látható legelső mozdony, mellyel a darlington—stocktoni vonalat megnyitották: 1825 szeptember 27-én.



Stephenson György legelső közforgalmú mozdonya.

A megnyitásra óriási közönség gyűlt össze. A próbamenet Stocktonból indult, a mozdony mögé akasztott egy személy és harminchárom teherkocsival. A személykocsiban az igazgatóság tagjai foglaltak helyet. Az első hat kocsiban szén- és lisztrakomány, huszonhét teherkocsiban pedig

rögtönzött fapadokon a közönség helyezkedett el, számszerint négyszázötvenen. — A vonat megterhelése 90 tonna volt.

Stephenson személyesen vezette a mozdonyt. A hosszá kocsisorral 65 perc alatt akadálytalanul tette meg a 14 kilométer utat. — Oda-vissza az út 3 óra 7 percig tartott. Ebben az időben benne volt Darlingtonban a mintegy fél óra gépkezelés (vízvétel, tűztisztítás) és a tolatás is. Ugyanis a szénnel és liszttel rakott kocsikat ott leakasztották és ugyancsak hat kocsiban, egy (zenekarral felszállt) jókedvű társaságot vittek Darlingtonból Stocktonba. A terhelés megközelítőleg ugyanaz maradt, a visszautazásnál is. —

Stephenson sikerén fellelkesültek az angolok és csakhamar egész sereg mozdonygyár létesült. Stephenson, Róbert fiával felkészült a nagy versenyre, melyet a konkurrencia hozott létre.

A Rainhill melletti három kilométer sikterepen 1829. október 6-án volt a verseny. A pályázati feltételek szerint a résztvevő mozdonyoknak a minimális sebességet el kellett érniök. A mozdonynak pedig nem szabadott többe kerülni, legfeljebb 550 font sterlingbe.

A nevezés 1829. október 1-én lejárt. Mindössze öt mozdony készült el. Még ezek közül is egyet: a «Cyklops» nevűt, melyet a liverpooli Brandreth cég gyártott, vissza kellett utasítani, mert a megindításhoz lóerőre volt szüksége.

A versenyben résztvett mozdonyok a következők voltak:

1. «The Sanspareile» (a páratlan) Hackworth Tini találmánya,
2. «The Novelty;) (az újság) Braitwaithe és Erickson gyártmánya,
3. «The Rocket) (a rakéta) Stephenson new-castlei gyárából és
4. «The Perseverance» (az álhatatosság) Burstall készítménye.

A verseny első napján, 1829. október 6-án,*) a közönség, a legszebb külsejű «Novelty» köré sereglett. Benne látták a győztest — A «Perseverance» volt a legotrombább, ettől semmit sem vártak. Ez utóbbiban nem is csalódtak. Ellenben a győztes: Stephenson «Rocket»-je lett.

Az októberi nap korán nyugovóra szállt. A versenyt aznap befejezni nem tudták. Az első próbánál «Novelty» a gépezetében, «Sanspareil» pedig kazánjában sérült meg jelentékenyen, s így a hibátlanul működött és legnagyobb sebességet elért «Rocket» volt győztesnek tekinthető. A Perseverance» a minimális sebességet sem tudta elérni, a további küzdelem sikertelennek látszott a részére, ez okból a versenytől visszalépett.

Minthogy a két sérült gépet napokon keresztül javítgatták, a naponta kisereglett nézőközönség pedig türelmetlenkedni kezdett: az udvarias Step-

*) Helyesbítendő a Révai Nagy Lexikon 19. köt. 81. old., mert téves közlést tartalmaz, (u. i. 1824. okt. 10. dátumot ír.)

henson, — mintegy harminc türelmetlen nézővel, — műsoronkívüli kocsikázást rendezett, a többi néző egetverő éljenzése közben.

A «Rocket» ötvenhárom perc alatt 12 angol mértföldet futott, ami az előírt legkisebb sebesség háromszorosa volt. A «Novelty» október 10-én, a «Sanspareil» pedig október 13-án próbált szerencsét. De meg sem közelítették Stephenson «Rocket»-jenek teljesítményét.

1829. október 14-én a bíráló bizottság Wood, Rastrick és Kennedy megkoszorúzta a szegény bányász-fűtő gyermekének, — ki noha analfabéta tehénpásztorként kezdte meg pályafutását, mégis a világ leghíresebb emberévé lett, — zseniális feltalálónak remekművét. És kiadták neki a 1.2.000 pengőnek megfelelő pályadíjat.

A «Rockét »-et pedig a törvényhozás kegyelete folytán még ma is ép állapotban a londoni múzeumban őrzik.

Egv esztendővel később, 183o. szeptember i5-én ugyancsak Stephenson és Társa mozdonygyárából kikerült locomotívval megnyitották a liverpool-manchesteri vonalat.

Három héttel a megnyitás előtt, Frances Anna, a híres Charles Kemble színművész leánya (Liverpool kedvence), megkérte Stephensont, hogy a próbaút megtételekor vigye magával a mozdonyon, hogy személyes észleleteit az útról leírhassa. Stephenson ehhez készséggel hozzájárult. És így maradt reánk az alábbi közlekedés-világtörténet! levél, melyet a nagy színművésznő írt a próbaútról:7)

«Liverpool, 1830. aug. 2 3.

Kis darabka velinpapír elégséges a szerelemnek, de nagy ív papír kell ahhoz, mikor a vasútról és lelkesedésemről akarok írni. Volt egyszer Newcastle on Tyn-ben egy férfiú, ki közönséges szénégető*) volt. Ezen férfiúnak rendkívüli alkotó tehetsége volt, amely első jelét akkor adá, mikor óráját szétszedve, ezt ismét összeállttá és midőn esti óráiban egy pár cipőt készített, végül — itt azonban nagy hézag van a történetemben — egy Liverpoolból Manchesterbe vezető vasút létesítése iránti terveivel az alsóház elé lépett. De ezen férfiú a legélesebb fölfogási és föltalálási tehetség, a természeti erők igen pontos ismerete mellett beszélő képességgel egyáltalában nem bfrt.

Ép oly kevéssé tudta megmondani, mit és ezt miként akarta kivinni, a mily kevéssé repülni tudott. Amidőn a képviselők kikérdezték és eme kérdést adták föl neki: «íme itt van egy 60 láb magas szikla, keresztül törendő; amott ép oly magas töltések emelendők; itt egy körülbelül 5 miles hosszú mocsáron kell áthatolni, melyben egy belemártott bot elsülyed:

[1]) Csíkvári Jákó: A közlekedési eszközök története Budapest. Franklin 1882. I. köt. 84-88. 1.

[2]) itt a levélíró bányafűtőt értett.

miként akarja mindez akadályokat legyőzni? azok nem kaptak más feleletet, mint széles northumberlandi tájszóláson: «Nem tudom *megmondani,* miként fogom mindezt keresztülvinni, de megmondom, hogy mindez akadályokat legyőzöm». És Stephensont, mint rajongót elbocsátották. — Mikor később liverpooli gentlemenek társaságába került, kik kevésbbé kételkedők voltak és kik a szükséges tőkét összehozták, 1826. évi december havában a munkát megkezdették. — És most tegnapi kirándulásomról akarok írni.

Egy 16 személyből álló társaságot a nagy udvarba bocsátottak, hol fedél alatt saját szerkezetű kocsik álltak, melyek egyike részünkre volt fentartva.

Hosszú testű jármű volt ez keresztben levő ülőhelyekkel, ahol háttal hát felé ülni, fedetlen char á baneshoz (család-kocsi) hasonló. A kerekek két vasrúdon állnak, melyek a pályát képezik, s elsők akként vannak szerkesztve, hogy minden veszély nélkül tova csiszamolhatnak, — a nélkül, — hogy a kijelölt iránytól eltérnének. — A kocsi egyszerűen tolás által lett mozgásbahozva és lejtős vidéken lefelé velünk alagútba robogott, amely a pályaudvar bejáratát képezi. Ezen alagút tudomásom szerint 4oo yard hosszú és gázzal lesz majd kivilágítva. — Kiérve e sötétségből megálltunk.

Azon pontnál, ahol mi megérkeztünk és mely Liverpoolon kívül fekszik, az előbbivel párhuzamosan haladó, sokkal hosszabb és szélesebb alagút kezdődik, honnét a gőzkocsik a város alatt egész a tatarozó műhelyekig indulnak. Ezen alagút kizárólagosan csak teherkocsiknak van szánva és mivel a gőzkocsik, melyek ezen kocsikat a pályán továbbítják, az alagútban nem mehetnek (bejáratnál egy gépek lakta ház van) szerkezetük a kint haladó mozdonyokétól különböző. Ezeknek feladata a vonatokat az alagúton át a városon kívül fekvő indóházig továbbítani anélkül, hogy «home»-jukat el kellene hagyniok. Ezen alagút hossza, — mely, mint írám,*) párhuzamos avval, melyen mi keresztül haladtunk — 2000 yard.

Be lettünk mutatva a kis fürge mozdonynak, mely hivatva van, hogy bennünket a síneken végig tovább vigyen. Egy kazánból, egy kályhából, padból, és e mögött egy víztartóból áll, mely utóbbi épannyi vízzel van telve, hogy az elsőnek szomját egy 15 mértföldnyi út alatt olthassa. Az egész alkotmány nem nagyobb, közönséges tűzi fecskendőnél.

Két kereken jár; ezek a lábai. És ezek két fényes acél-lábszár, az úgynevezett tolondék segélyével hozatnak mozgásba. Utóbbiakat a gőz hajtja. És mennél több gőzt bocsátanak felületökre, annál gyorsabban hajtják ezek a kerekeket. Ha azonban szükséges a gyorsaság csökkentése,

*) régies kifejezés *írtam* helyett.

a gőz, mely különben szétrepesztené a kazánt, egy biztosító szelepen át eltávozik.

Kantár és zabola, amellyel a csodálatos kis állat kormányozta tik, egy lás aoélemellyű, mely a gőzt a lábszárakra működteti, vagy onnét eltereli. Akár gyermek is kezelhetné.

A kőszén, mely az állat zabja, a pad alatt fekszik és a kazánon egy kis üvegcső van, mely mutatja, vájjon ezen teremtésnek szüksége van-e vízre? mit azután a reservoirból azonnal adnak is. Kéménye is van a kályhának, de minthogy kokszot égetnek, nem érezni semmit azon utálatos füstszagból, mely a gőzhajón való utazást oly kellemetlenné teszi. Ezen hortyogó kis állat, melyet minduntalan megsímogatni akartam, kocsinkba lett befogva és mr. Stephenson magához véve engem a padra, 10 mértföldnyi sebességgel*) elindultunk.

Lovunk kevésbbé lévén alkotva, hogy hegynek-völgynek mehessen: a pálya majdnem vízszintesen van készítve és e miatt majd a felszín alá esni, majd a fölé tetemesen emelkedni látszik. Mindjárt az elindulásnál egy jobbról-balról 60 láb magas falt képező sziklán vezet át utunk. Nem is képzelheted, mily különös érzet így utazni, a tovahaladás minden látható okozata nélkül, előttünk csak a varázsgép messzire terjedő fehér lehelletével változatlan rytmikus lépésben halad a páfrány, — fü — és mohlepte sziklafal között. És ha meggondolom, miként ezen sziklatömegek szét lettek repesztve, hogy nekünk mélyen a föld alatt utat engedjenek, — úgy tetszik nekem, — mintha a mesevilág egy csodája sem közelítené meg e valóságot. A szikla-tömegek közti űrt áthidalták és az onnét reánk bámészkodó emberek az ég kék színezetében álló pygmeusoknak tűntek föl.

Csak i5 mértföldet kellett volna mennünk, minthogy ezen út elégséges a mozdony gyorsaságának kimutatására és arra, hogy a pálya legszebb részeivel megismertessen. A sziklás defilén áthaladva io—12 láb magas töltéseken találtuk magunkat, ezután egy tetemes kiterjedésű mocsárhoz értünk, mely dacára annak, hogy abba emberi lény az elmerülés veszélye nélkül nem mehetett, mégis elbírá a vasutat, mely minket vitt. Ezen mocsár a parlamenti bizottságnál a legnagyobb megütközés — fentemlített — tárgyát képezi, melynek elhárítása azonban Stephensonnak sikerült. Rozséból és nádkosarakból készült alapzat lett a mocsárba vetve, — mint ő nekem mondá, — annak közei moh és több effélével lettek kitöltve és így a pálya csakugyan úszik a mocsáron. Huszonöt miles gyorsasággal haladtunk rajta át és láttuk; mikép jön mozgásba tovarobogásunknál fölszíne?

*) Ez mintegy 16 km. óránkénti sebességnek felel meg.

A töltések mindinkább magasabbak lettek. Egy-egy helyütt, hol a talaj nem volt eléggé szilárd töltések emelésére, Stephenson fából mesterségeseket készíttetett, melyek körül a föld fel lett töltve. «Nagyon, jól tudja», — mondd — «hogy a fa elrothad, de addig a föléje töltött földtömeg elég szilárd lesz a vonat elbírására».

Tizenöt mértföldet mentünk már, végül ott, ahol a vonal egy mély széles völgyön halad át; megállottunk.

Stephensonnal együtt leszállva, ez a domb aljához vezetett, amely fölé, hogy a pálya vízszintes legyen, 9 bolthajtásos pompás viaduktot készíttetett, mely bolthajtások közt a középső, honnét az egész gyönyörű kis völgyet beláthattuk; 70 láb magas. Kedves, csodálatos, fenséges, minden leírással dacoló volt e látvány. Ezen a helyen sok különöst beszélt nekem Stephenson a völgyről; miként gondolja, hogy ezen keresztül a Mersey folyó folyt; mily kedvezőtlen volt a talaj hídjának építésére, úgyhogy szükséges volt az mélyen, a földbevert cölöpökre emelni. Miként akadt i4 lábnyi mélységben egy fatörzsre? Miként keletkezik apály és dagály? Miként keletkezhetik egy új vízözön? És mindezt emlékezetembe véstem és oda sokkal terjedelmesebben jegyeztem fel, mint ahogy most leírhatnám. Megmagyarázta gőzgépének szerkezetét és kinyilvánítá, hogy belőlem nagyszerű mérnököt csinál, mit tekintve a nagyobb számtalan csodát, mit ő művelt, el kellett hinnem. Előadási modora sajátságos, de világos és minden nehézség nélkül megértéin azt, amit ő nekem mondott. Ezután a társasághoz visszatértünk és a mozdony vízzel láttatván el, kocsijaink pedig ehhez kapcsoltatván (mert utóbbiak meg nem fordulhatnak), a legnagyobb sebességgel — 35 mértföld egy órában*) — gyorsabban, mint egy madár — (kísérletet tettünk ugyanis egy szalonkával) — elindultunk.

Nincs fogalmad, mily érzés a levegő ilyetén való keresztülmetszése. És emellett a mozgás mégis a lehető legenyhébb. Akár írhattam, vagy olvashattam volna. Felkelve levettem kalapomat és szittam a levegőt. A szél, vágj1 pedig gyors menetünk okozta-e azt? Szemeimet ellenállhatatlanul be kellett hunynom.

Amint bezártam,**) a repülés egészen varázsszerű, minden leíráson feletti különös érzete fogott el; — de mindamellett tökéletesen bizton éreztem magamat a félelem legkisebb árnyalata nélkül.

Más helyütt Mr. Stephenson mozdonyának erejét megmutatandó, mozdonyunk elé víz és gőznélküli gépet, kocsijaink végéhez tűzifával megrakott teherkocsit kapcsoltatott — és kis sárkányunk mindevvel is

*) Ez óránkint 56 km.-nek felel meg.

**) t. L a nyitott szemét.

tovarepült. Későbben még három, földdel megrakott kocsit adtak mozdonyunk elé és ez azokat is minden nehézség és haladék nélkül tolta maga előtt. — Ha még felemlítem, hogy e kis teremtés épp, oly gyorsan mozog hátrafelé, mint előre, azt hiszem, hogy kimerítő felvilágosítást nyújtottam annak sokoldalú képességeiről.

Még egy szót a mesterről. Én kétségbeesésig szerelmes vagyok belé. ütvén, vagy ötvenötéves férfiú, arca nemes, bár gondteljes és mély gondolkozás jellegét viseli. Eszméinek előadási modora igen eredeti, sajátságos, találó és beható, és bár beszédje azonnal elárulja észak-northumberlandi származását, mégis ment minden póriasságtól és ildomtalanságtól. Egészen elbolondított. — Négy év elégséges volt nagy művének bevégzésére. A vasút jövő hó 15.-én fog megnyittatni. Wellington herceg is jelen lesz, és azt hiszem, hogy a mindenünnen összesereglő bámulóknak nagy tömege, nemkülönben a látvány újdonsága oly jelenetet fog nyújtani, melynél érdekesebb alig volt még valaha.

Az egész mű (beleértve a gépeket és kocsikat is) 83o.ooo font sterlingbe került, de már most is kétszer annyit ér.

Az igazgató három helyet ajánlott a megnyitási ünnepséghez, ami bizony igen nagy kegy, mert amint hallom egy helyért hallatlant ígérnek már!!»

*

Franoes Annán — a világhírű színművésznőn kívül, mások is igyekeztek leírni a liverpool-manchesteri próbaút történetét. így Smiles Jaeffreson és Williams, de természetesen színben és tartalomban, az ismertetett levélnek a nyomába se léphetnek. A vasúttörténelem szempontjából tehát felbecsülhetetlen értékű ez a filmszerű megelevenítés. És az egyetlen eredeti közvetlen megfigyelés a világ akkori első emberének működéséről.

Stephenson találta föl egyidőben a bányalámpát Davyval. Davy-é valamivel tökéletesebb volt, de használhatóság tekintetében Stephenson bányalámpája is elsőrangú, így megkapta ő is az aranyserleget és az ezzel járó io.ooo aranyforint második díjat.

Stephenson 1845-ben, — tehát életében, — szobrot kapott Nevv-Castleben (a Tynen hídján van a szobor.) Hatvanhétéves korában 1848. augusztus 12-én halt meg. Watt, Wellington, Nelson és Shakespeare mellett állították fel emlékoszlopát.

Nálunk a Keleti pályaudvar homlokzatán lévő üregben áll négy méter magas bronzszobra.

Ki volt Trevithick Richárd?

EGY angol bányafelügyelőnek 1771. április 13-án született gyermeke. Cornwall nagykiterjedésű szénbányatelepén van Illogau, ahol napvilágot látott a tovamozgó gőzgép (lokomotív) tulajdonképpeni feltalálója. A fiú eleveneszű, de tanítója szerint féktelen természetű, nem ritkán hanyag, az iskolából különösebb indok nélkül hiányzó tanulónak jellemzi. De az iskolában is gondolatai egészen másfelé kalandoztak. A tanító ezért gyakran megfedte. Bár elismerte róla, hogy képességeivel jóval fölötte áll tanulótársainak, — de modorában talált valami hányavetiséget és nagyfokú önteltséget, ami ellenszenvessé tette előtte a fiút.

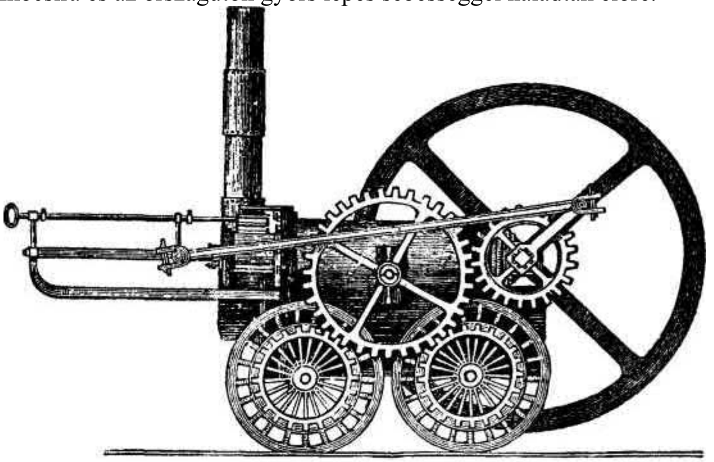
Egy alkalommal ilyenképpen figyelmeztette a tanító: *«Igaz, hogy tanulásod eredménye kielégítő, de αz a mód, ahogy az ismereteket megszerzed, nem szabályszerű»*. Erre a kis Trevithick durcásan így válaszolt: *«Már akár szabályszerű, aláír nem, azért én mégis hamarább megfejtek hat feladatot, mint ön egyet»*[8]) Ez a viselkedése általában elítélendő. De ettől a tiszteletihiánytól eltekintve: ez az önbizalom szilárdsága volt későbbi nagyságának mozgatóereje. Íme: öntudatlanul, már gyermekkorában versenyrekelt öreg tanítójával és ez a becsvágy féktelenségekre, nem ritkán udvariatlanságokra ragadtatta. Ennek azonban kíméletlen elfojtása, megölhette volna benne az alkotóvágyat és ezt az apja nagyon jól látta. Tizenhétéves korában az óriási termetűvé fejlődött fiú atyja vezetése alatt működő bányában, a hiányosságok megszüntetését tűzte ki feladatául. Lényeges javításokat eszközölt, mégpedig igen jó eredménnyel, mely javítások keresztülvitelére, még a szakértők sem igen vállalkoztak. — 1790-ben már rendszeresített állásban volt a bányatelepen. Itt ismerkedett meg *Watt James*-szel az álló gőzgép feltalálójával, ki gyakran ellátogatott a bányatelepre, hogy működésben lássa az ő «vasból készült ördögeit) a gőzszivattyúkat. Szoros barátság fejlődött ki közöttük és a két lángelme alkotóerejének nemes versenyében csiszolódott valósággá a legelső mozdony.

1796-ban, amikor már atyja halála után, a Cornish bánya vezető főmérnöke lett, meghívta Dedunstaville lordot és feleségét, mint a legnagyobb bánya tulajdonosait, valamint Gilbert Davies nevű barátját. És bemutatta nekik a mozdony kisebbített mintáját.

Gilbert azonnal vállalkozott a fütő szerepére. A lady viszont felajánlotta, hogy' δ meg a mozdonyvezető szerepét vállalja el. Rövid útmutatás után a lady, mint mozdonyvezető, Gilbert mint fütő megindították *a világ*

[8]) Kárpáti János és Kada Elek: Λ vasutak keletkezése, fejlődése és üzeme. 1898. I. köt. 69. 1.

legelső mozdonyát. A próba nagyszerűen sikerült. A kis gép meglehetős gyorsasággal futott. Ezután már a mozdony természetes nagyságban való elkészítéséhez fogott Trevithick. Így készült el Cambore mezőváros közelében fekvő kovácsműhelyben, a gyakorlati használatra tervezett gőzkocsi: 1801. év karácsony estéjére. A lakosság nagy félelemmel, de még nagyobb kíváncsisággal figyelte «az ördöggel cimboráló» Trevithick művét. Szerintük *«miképen is lehetne anélkül ilyen emberi erőt meghaladó vakmerőséget előállítani*?» Természetesen akadt a bámész és reszkető nép között nyolc-tíz bátor ember is, akik Trevithick felszólítására örömmel szálltak fel a gőzkocsira és az országúton gyors lépés sebességgel haladtak előre.



Trevithick Richárd mozdonya 1803 évből.

Ezután már felmerült a vasból készítendő út, vagyis a gőzmozdony részére készítendő *vas-út* terve.

Trevithick találmányát 1802-ben nagybátyjával Vivian Andrással közösen szabadalmaztatta. A szabadalom okmányát 1802. március 26-án kapták kézhez.[9]) Az első gőzkocsija, mely a kovácsműhelyben készült nemsokára porrá égett. A törhetetlen akaraterejű ember nem kedvetlenedett el a veszteség és a gyakori sikertelenség miatt, hanem még nagyobb erővel fogott egy újabb gőzkocsi elkészítéséhez. El is készült vele hamar. A gőzkocsi megrendeléseket már innen is, — onnan is kapta. Majd Walles déli határában lévő Glamorgan grófságba hívták meg találmányának bemutatására. Ott egy dúsgazdag ember: Homfray Sámuel, a gőzgép részére *sínutat* is készíttetett azzal a céllal, hogy ha netalán a kísérlet beválik, gazdaságában nagyszámú igás-lovat tesz majd feleslegessé ez a találmány.

180/1. február 21-én és az ezt követő napokon a nevezett helyen és

[9]) London, 2599/1802 szám alatt.

az ott készült új géppel menetpróbákat végeztek. — Ekkor már a gőzgép nemcsak önmagát, hanem a mögéje akasztott öt kocsit és ezekben elhelyezett io tonna súlyú vasat is, ezen felől hetven embert gyors lépés sebességgel vontatott. Az öt mértföldnyi útra két métermázsa szénre volt szüksége. Az út négy óra öt percig tartott.[10]) Ezt Giddy nevű ismerősének Trevithick 1804. február 5-én írta Peny-duranból.

Ez a tizenötkilóméter távolságban kipróbált gőzkocsi már joggal mondható *mozdonynak.* Természetesen a talaj kellő szilárdsága nélkül épített sínút, menetközben erősen deformálódott és ezt is a gőzkocsi terhére írták. Trevithicket még ez sem kedvetlenítette el, hanem vállalkozott Peny-duranból egy nagyobb vasrakomány elszállítására is. Itt azonban már síntörés is előfordult, — ennek következtében a kisiklott gép erősen megrongálódott, úgyhogy lovakkal volt kénytelen a gőzgépet és a rakományt visszaszállítani.

Nemsokára, 1805. május havában Londonban is bemutatta találmányát. Az Easton square közelében, ahol most a világ legnagyobb forgalmú vasútjának, a North-Western-nek óriási pályaudvara terül el, egy bekerített területen, i shilling belépődíj mellett bámulták a nézők a sínen körbehaladó vonatot. A beléptidíj egyszeri körülutazásra is jogot adott. A vonat 2 3 kilométer sebességgel, minden baj nélkül szaladt. Nagy öröme Trevithicknek mégsem volt, mert hiszen a befolyt pénz nem volt elegendő még költségeinek fedezésére sem. Azután a Themse alatti alagút építésénél újabb veszteségek érték, melyek végül is megtörték. Eladta gőzkocsiját. Belátta, hogy a balsors ellen hiába küzd az emberi akaraterő. Elment Délamerikába. Ott egy nagyobb vállalat vezetésével bízták meg. De a balszerencse még ott is üldözte. Végül is testben és lélekben megtörve hazaérkezett. Hazajövetelében nagy része volt Stephenson György fiának: Róbertnek is, ki tanulmány útján véletlenül összeakadt Amerikában az akkor már sok csalódáson átment, elkeseredett Trevithickkel és rábeszélte, hogy térjen vissza vele Európába. Trevithick hajlott a szóra és röviddel azelőtt érkeztek vissza, amikor — a már ismertetett mozdonyverseny gondolata felmerült.

Trevithick lángelméje nem maradt mögötte Stephensonénak, csak szerencséje volt jóval kisebb.

Stephenson György méltó elégtételt nyújtott Trevithick-nek, a még maiglan is tiszteletben tartott ama vitát kizáró megállapításával: «A *mozdony* nem *egy,* hanem *az összes technikusok találmánya*».

Voltak ugyan Trevithick előtt is tovamozgó gőzgép feltalálók, így W.

[10]) Fr. Steiner: «Bilder aus der Geschichte des Verkehres» Prag. 1880. 77. 1. Egyetlen hiteles levél a. próbáidról, melyet maga Trevithick frt.

Simingtori, ki 1790-ben,[11]) Cugnot pedig már 1769-ben, sőt már az ó-korban Alexandriában élt Heron nevű bölcs fizikus, ki a gőz hatóerejének bemutatására készített egy kis gőzgépet,[12]) de ezek a gépek csak bemutatásra voltak alkalmasak és gyakorlati alkalmazásra sohasem kerültek. Cugnot mozdonya Párisban a «Conservetiore des arts et metiers»-ben ma is megtekinthető.

* *
*

Nem volna teljes a vasutasság megjelenése előtti ismertetésünk, ha még egy angol világhírességről James *WATT*-ról, a stabil gőzgép feltalálójáról meg nem emlékeznénk.

Ki volt Watt János?

WATT János 1736. január 19-én Skóciában, Greenock nevű kikötővárosában született. Atyja városi tanácsnok, — mások szerint matematikus volt. Akis James vézna, sápadt, gyenge, elgondolkozó fiúcska hírében állott. Gyermektársaival nem játszott, nem hancurozott, hanem egymagában sétálgatott. Amikor az idő a sétára alkalmatlan volt, édesapjának műszereivel játszogatott. Tanulásban gyenge, közepes eredményt ért el, de a számtan és a fizika rendkívül érdekelte. Fizika tanárának feljegyzése szerint: bámulatos érzéke volt a természettudományok és a matematika iránt. Ahogy ismeretei gyarapodtak, — fúrni-faragni kezdett. Mechanikusnak készült. Középiskolát végzett, s utána beállt mechanikus inasnak.

1755-ben felszabadult és Londonban Morgan John-nál vállalt segédi munkát.[13]) Egy év múlva Glasgow-ban, húsz esztendős korában már önálló üzletet nyitott. A glasgowiak irigysége azonban odáig fajult, hogy végül is sikerült bezáratni az üzletét.

Ámde, ezidőben már a tudományos körök figyelme Watt-ra terelődött. Így történt, hogy Anderson professzor ajánlatára 1763-ban az egyetem fizikai szertárában alkalmazták. Teendője a fizikai és csillagászati műszerek rendbentartása volt. Egy kis műhelyt is adtak neki, ahol megengedték, hogy idegeneknek is dolgozhasson. Itt hangszereket készített. Ebben a mesterségben oly tökélyre vitte, hogy messze földről felkeresték megrendelésekkel. A kis műhely szűknek bizonyult. Egy pénzes társa is

[11]) C. Cramps, a londoni mérnök egyletben «A közúti vasutak üzletanyaga és a gőzerőnek alkalmazásáról» címen tartott felolvasása, és «Magyar közlekedés ügy» 1875. I. köt. 218. 1.

[12]) Kádár Gusztáv: «Vasúti építmények és berendezések». Bp. 1912. 7.1.

[13]) Csikvári Jákó: «A közlekedési eszközök története». Bp. 1882. 47. 1.

akadt, bizonyos Craig nevű ember, ki a városban bérelt nagy helyiségükben a kereskedelmi részt intézte. Már tizenhat munkással dolgoztak, mikor megismerkedett az üzletbe be-bejáró diákkal, Robinsonnal, ki a gőzgépre tette figyelmessé. Volt ugyanis ez időben már egy úgynevezett Newcomen gép, melyhez a gőz-sűrítő készülék még nem volt feltalálva. Amit évszázadokon hiába keresett az emberi elme, azt *Watt* János megtalálta. Elkészítette a modellt 1765-ben, mely ma is látható a Kesington múzeumban.[15]) A hosszas kísérletek felemésztették csekély vagyonát. Craig nevű társa is meghalt. Hangszerüzlete tönkrement. Családjával együtt a legnagyobb nyomorba került. Sokáig keresett újabb társat, míg évek múlva talált is egyet Roebuck személyében. Ámde, hozzáértő munkást nem talált: így teljesen egyedül fabrikálta gőzgépeit. Közben Roebuck pénze is elfogyott és megint segítőtárs nélkül állott. De az eddigi sikerei révén sikerült elhelyezkednie csatorna és hídépítéseknél, mint mérnök, így a megélhetésük biztosítva lévén, újból hozzáfogott tervének keresztülviteléhez.

A véletlen is a segítségére jött. Rirminghan közelében megismerkedett egy Soloban lakó gazdag gyártulajdonossal: Boultonnal, ki hozzásegítette szabadalmának meghosszabbításához és társult vele.[16])

Egy új gyár létesült, melyben vízmerő-gépeket állítottak elő. — Ezek az új gépek, minden más gyártmánytól abban különböztek, hogy a tüzelő-anyag megtakarítás — a többihez viszonyítva — 75%-os volt. Ezt a nagy előnyt, a gyártulajdonos olyképen fordította gyáruk hasznára, hogy az eladott, vagy bérbeadott gépekért nem pénzt, hanem a megtakarított tüzelőanyag 1/3 részét kötötte ki. Hogy ez a leleményesség pénzben mennyit jelentett, — jellemzésül megemlítjük, hogy a chacenateri bányatulajdonosok évenkint 16.000 tallérért vették meg a jogot ilyen gépek gyártására. — Watt gőzgépeinek leírása műszaki ismertetés lenne, mely túlterjed már jelen történeti leírás keretén, éppen ezért, csupán Watt további sorsáról szólunk röviden.

1790-ben megismerkedett a cornwalli szénbánya-telepen Trevithickkel. Gyakori eszmecseréjük nagy hasznára vált a technika fejlődésének.

Watt túlélte gyermekeit. Derűs aggastyán korban, életének 84-ik évében: 1819 augusztus 19-én, akkor halt meg, amikor legelőször szelte át a gőzhajó az Óceánt.[17]) A Keleti pályaudvar homlokzatán levő üvegben van négy méter magas bronzszobra.

[15]) Sztrókay Kálmán és Balta Ignác: «Híres feltalálók». Karriérek Bp. 1912. 54. 1.

[16]) Csikvári Jákó: «A közlekedési eszközök története. Bp. 1882.1. köt. 49. 1.

[17]) Sztrókay Kálmán és Bállá Ignác: «Híres feltalálók». Karriérek. 57. 1.

Összefoglalás.

A gőzgép és a vasút eszméje tehát Angliából indult el a nagy-világba a múlt század elején.

Anglia után *Belgium* volt az első európai állam, ahol gőzüzemű vasútat létesítettek.*) *Brüsszel—Mechel* között 1835-ben nyílt meg első vonala.

Franciaország eleinte ellenszenvet érzett Stephenson találmánya iránt, így a *Saini Etienne-* és *Andezieux* közötti 1828-ban megnyílt lóvasútját, csak 1832-ben alakították át gőzmozdonyú vasúttá.

Németországban 1835. december 7-én nyílt meg a *nürnberg-fiirthi* gözüzemi első vasútvonal.

Ausztriában a legelső mozdonnyal vontatott kocsisor 1838. január 5-én gurult végig a *bécsi-wagrami* vonalon.

Magyarországban az első gőzmozdonyú vasút a *pest-váci* volt, mely 18á6* július i5-én nyílt meg. Európa többi államainak vasútjai csak az ezt követő időkben létesültek. Talán nem érdektelen, ha a többi földrészről is megemlékezünk.

Északamerikában 1828. július 4-én nyílt meg az első vasút: *Baltimore-Maryland* között.

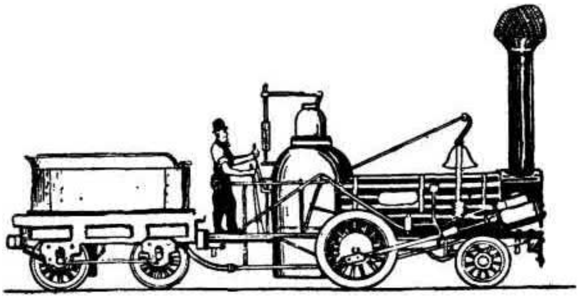
Délamerikában 1854-ben nyílt meg az ú. n. «*Maná-vasút*».

Ausztráliában 1846-ban kezdték építeni és 1855. szeptember 26-án adták át a forgalomnak a *Sidney-Paramatta* közötti első vasútvonalat.

Japánban 1872-ben nyílt meg a *tokei-yokohamai* első vonalrész.

Fejlődéstörténetünk utolsó századának szédítő irama azóta meghódította a levegőt és a világteremtésétől bennerejtőző elektromos éterhullámokat is. A Föld szinte összezsugorodott az emberi elme nagy erejétől.

De ne bízzuk el magunkat! Gondoljunk csak arra, hogy a technikai óriási haladásunk is csak egy porszem, az Úr Isten végtelen teremtő erejéhez képest. A legszédítőbb sebességgel szálló repülőgép is csigalassúságának látszik, ha az öröktől fogva a világűrben száguldó milliárd és milliárd bolygóhoz hasonlítjuk, melyet emberi elme soha-soha kormányozni nem fog.



*) Csikvári Jákó: «A *közlekedési eszközök története*». Bp. 1882. 1.

Államvasút rendszer.

Vukovár fiumei vasút



GR. SZÉCHENYI iSTVAN SZOBRA
A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA ELŐTT
Engl műtermében — Nemes Ödön alkotása.



KOSSUTH LATOS SZOBRA
CEGLÉDEN
Horvai Dános alkotása.



DEÁK FERENC SZOBRA BUDAPESTEN A FERENCZ. TÉREN
Huszár Adolf alkotása.

I. RÉSZ.

A VASUTASSÁG MEGJELENÉSE ELŐTTI IDŐK ISMERTETÉSE.

A MAGYAR VASÚTAK ELÖHARCOSAI:

Széchenyi István gróf, Kossuth Lajos, Deák Ferenc.

I. FEJEZET.

Előzmények.

A honfoglalástól számított kilenc évszázadon át, hazánk közlekedési viszonyai alig változtak. — Kiépítetlen és gondozatlan útak, rendezetlen folyómedrek és partok, valamint a közteherviselési iszony jellemezte a magyar pangás korát.

A rendi Magyarország harcolt, vagy politizált.

Ha a harc elült és a jobbágyokat közmunkára fogták, akkor sem az útak építésére és a partok rendezésére, hanem várak és sáncok építésére használták leginkább.

Harcoltunk. Védtünk vitézül a Nyugatot tatárral-törökkel szemben. Pusztultunk vesztünk. Megritkult sorainkat azután betöltötték ide betelepített idegenajkú néppel. — Lovagias, vendéglátó, könnyenfelejtő, sírvavigadó, hirtelenharagú — de hamar megbocsátó vajszívű: *soha nem okuló* nemzet vagyunk.

Ennek a szomorú tényállításnak döbbenetes bizonyítéka: Trianon *)

Mi mindig «balszerencséről» beszélünk. Pedig óriási szerencse az, hogy az Úristen, még a legreménytelenebb helyzetben is, ezeresztendőn át, elég hitet és erőt adott ahhoz, hogy a népek hullámzó áradata el ne tudjon sodorni történelmi hivatásunk vérreláztatott színteréről. Bízni és remélni meg ne szűnjünk egy «jobb korban, mely után buzgó imádság epedez százezrek ajakén». Elküldte a kegyelmes Mindenható nehéz óráinkban nemzetünk lánglelkű nagyjait, kik önásta sírunk széléről: mindig visszarántottak bennünket.

*) Inkább mi tanultunk meg «udvariasságból» a betelepedettek és hozzánk látogatóba jött idegenek nyelvén, mint a magyar nyelv használatára rászoktattuk volna őket. Sőt «tudományszeretet»-ből minél színesebb nemzetiségi térképeket készítettünk, melyen rikító színekkel «bizonyítottuk», hogy itt ennyi, ott annyi sváb, tót, rutén, oláh, és rác évtizedes, sőt évszázados ittlakás után sem érzi magát Árpád földjén magyarnak.

A magyar faj annyi kiválósággal rendelkezik, mint a világ legelső legnagyobb és leggazdagabb nemzete, csak túlon-túl sokat felejt és okulni nem akar.

Sőt elmondhatjuk, hogy nincs a világnak egyetlenegy nemzete sem, ahol Széchenyi István, Kossuth Lajos, Deák Ferenc, Vörösmarty Mihály, Petőfi Sándor, Arany János, Jókai Mór, Eötvös József, Wesselényi Miklós, Vásárhelyi Pál és megannyi szoborrá vált szellemóriása lett volna *egy-iilőben.*

A magyar vasutasság története szorosan összefügg *Széchenyi, Kossuth* és *Deák* szereplésével, ezért egész joggal tekintjük nemzetünk e nagyjait

a legelső magyar vasutasok-nak.

Mielőtt közlekedés történetünk eme úttörő nagyjainak munkásságát ismertetnénk, vissza kell gondolatban szállnunk az őket megelőző idők világába. Ha röviden is, de meg kell ismernünk a terepet és a közállapotokat, hogy kellően értékelni tudjuk azt az emberfeletti hazafias munkát, amit ily körülmények között — a magyar nemzet örök háláját kiérdemelve, — becsülettel elvégeztek.

*

Visszapillantás.

MINDENEKELŐTT ismernünk kell a régi Magyarország politikai helyzetét.

Magyarország közlekedés története magán viseli az Ausztriával való közösség és a Becsből irányított *központosítás* letörölhetetlen bélyegét.

Uralkodóink közös személyén kívül, évszázadokon át összekapcsolt bennünk, jóban és rosszban: *a közös hadsereg, a közös pénzügy* és a kifelé megnyilvánuló közös *külpolitika,* ahol a magyar érdekek — sajnos — alulmaradtak.

Ennek politikai házasságnak — mint minden házasságnak e világon, — meg voltak az előnyei is, meg a hátrányai is. Valahogy mi voltunk ebben a házasságban a férj, aki büszkélkedhetett elkényeztetett felesége szépségével (lásd Bécs ragyogását). Gyönyörködhetett a különféle alkalmakkor felesége ujjaira húzott ékes brilliáns gyűrűkben (nemzeti ajándékok). Vállalhatta a lovagias ügyeket is, mit sértődött hitvese gyengéden

a nyakába zúdított és kereshette véres-verejtékkel, a minden jólét alapját képező pénzt. Mindezért néha-néha a világ szemeláttára kapott egy-két könnyes csókot, ami mámorossá és... újabb áldozatokra tette képessé a sírig hű férjet.

Ha most mindent az igazság serpenyőjébe dobunk, akkor azt látjuk: igaz, *nem* voltunk *függetlenek,* de *együtt nagyhatalom voltunk*[19]) és nem törölhette belénk sároscipőjét, egyetlen mondvacsinált politikai állam-alakulat sem. És ha civódtunk is, — hiszen házastársaknál ez is előfordul, — akkor mindig az elválást emlegettük. De amikor visszakaptuk függetlenségünket, kiderült: hogy így nincs köszönet benne. Mert megítélték ellenünk a «*tartásdíjat*» (Burgenland). Fizetnünk kell szigorúan a *«perköltségeket»* (jóvátételt), sőt még az ügyvédi «*tiszteletdíjakat*» is, (Bácska, Bánság, Erdély és a Felvidék elcsatolásával.) A «család-jóbarátját» kértük fel, hogy tegye lehetővé, azt, hogy megint «*együttműködhessünk*» elvált házastársunkkal. Igen, most «*együttműködhetünk*», de a tartásdíjat azért *rendületlenül fizetni kell. Most függetlenek vagyunk...* nagyhatalmi helyzetünktől.

II. József császár és kalapos király idejében még a mozdony és a lóvasút ismeretlen fogalom volt. Ez a nagyeszű uralkodó közlekedésünk megjavítása érdekében elkészítette a maga út-tervét, mely nagyjában, azonos: *az ötven évvel később* Széchenyi István gróf által kijelölt útvonalakkal, — mégis azzal a különbséggel, — hogy amíg II. József tervének központja Bécs, addig Széchenyié, Budapest volt -— az érintett városok nagyjában megegyeznek. Mi hátráltatta 5o éven át közlekedésünk fejlődését? Erről szól a következő néhány oldal.

II. József elnémetesítő politikája, valamint az a tény, hogy magát meg nem koronáztatta a magyar szentkoronával, hogy rendeletekkel kormányozhasson, — a magyar nemzet lelkében elhomályosította az egyébként kiváló, jóeszű uralkodó nagyságát.

Az uralkodó mielőtt 1790. február 20-án meghalt, visszavonta Magyarországra nézve sérelmes összes rendeletéit, és elrendelte, hogy a Szent-Koronát nem is Pozsonyba, — ahol Bécs be vitele előtt őriztetett, — hanem egyenesen Budára kell visszaszállítani. Ez különösen a nagy

[19]) Bismarck: «Ha nem volna meg az Osztrák-Magyar-Monarchia: meg kellene csinálni». (Tegyük hozzá magyar szívvel csak personal unióval.)

örömet keltett. Utódja a kisebbképességű, de a magyarok kedvében járó testvéröccse, II. Lipót lett a király.

A fellélegzett magvar nemzet kitörő lelkesedéssel koronázta meg új királyát. A Szépművészeti Múzeumban van egy egykorú rézkarc, melyen látható Szabolcs vármegye örömünnepe Nagykállóban II. Lipót király koronázásának emlékére. Ezen a képen hatókörrel vontatott óriási boros-hordó van, mely előtt egy megkoszorúzott bikát vezetnek. Jobbra a háttérben lovas és gyalogos katonák állnak sorfalat. A kép felírása a következő: *«Egy jele azon repeső indulatnak, melyet mutatott Nemes Szabolcs Vármegye, Felséges 11. Leopold Magyar Királlyá lelt Icoronáztotásúnak emlékezetére tartott örömünnepén».*[19]

Ennek az előlegezett bizalomnak és nagy örömnek valóban alapja is volt, mert II. József önkényfuralma után, II. Lipót ilyen törvényeket hozott: «*Magyarország szabad független állam, mely semmi más ország-nali, vagy népnek nem lévén alárendelve, saját törvényei szerint kormányozandó*».[20]

«Minden harmadik évben országgyűlés tartandó. Rendeletekkel és pátensekkel kormányozni nem szabad. Uralkodók halála esetén utódjuk hat hónap alatt köteles magát megkoronáztatni és királyi hitlevelet kiadni. A szent Korona Budán őrizendő. A király huzamosabb ideig lakjék az országban. Törvények alkotása, módosítása és magyarázása oly jog, melyet a király és a nemzet csak közösen és csak az országgyűlésen gyakorolhat».

Alighogy trónralépett: Budán *«az hol az országnak vagyon egy nagy háza»* 1790. június 10-én megnyílt végre a nagy tettekre hivatott országgyűlés, mely üléseit Pozsonyban folytatta.

Ezen az 1790—91-iki országgyűlésen hozták a fentebb ismertetett törvényeket és ugyanitt hozták meg az 1790/91: LXVII. t. cikket, mely az iránt intézkedett, hogy mindazon közigazgatási és törvénykezési ügyek, s *más ez* országgyűlésen el nem végzett tárgyak rendezésének kidolgozására *küldöttségek* (regnicolaris deputatio) rendeltetnek és küldöttek neveztetnek.

A kirendelt küldöttség hozzá-fogott a közlekedés rendezésének terveihez. Ámde nyugatról felhők tornyosultak. A francia forradalom szele hozta a vihart.

Nagy kár, hogy ez a megértő, jólelkű magyar király mindössze két évig uralkodott. 1792. március 1-én negyvenöt éves korában elhunyt. —

II. Lipót halála után I. Ferenc király lépett trónra. Koronázása

[19]) Szépművészeti Múzeum történelmi képtár, Mansfeld rézkarca.

[20]) 1790: X. tc.

Pesten a Pálffy-tér és a Fő-utca sarkán lévő kis templomban ment végbe. (Mansfeld egykorú metszetén láthatjuk a királydombon a papság és a főurakkal körülvett I. Ferenc királyt, amint az esküt mondja.)

I. Ferenc király uralkodása kezdetén, a nyugatról ideszivárgott szabadelvű gondolkozás, aggodalommal töltötte el a bécsi udvart és ez a félelem: politikai rendszer-változást hozott. Már az 1790/91-iki ország-gyűlést a «szabadgondolkozók» elárasztották különféle reform-tervekkel. Ezek II. Lipót királyt nem aggasztották. De már I. Ferenc mindenható főminiszterét, Metternich Kelement, figyelmessé tették Martinovich eszméire. Nemsokára a szabadgondolkozókat perbefogták és 1795. május 20-án Martinovich-ot és társait (Laczkovics János huszárkapitányt, Sigrai Jakab grófot, Hajnóczy József volt szerémi alispánt és Szentmarjay Ferenc politikust) a Vérmezőn lefejezték. — A vádképviselője Németh János volt. —

A francia forradalom és rémuralom intőpélda volt Bécsben. Kérlelhetetlen szigorúsággal figyeltek minden irodalmi megmozdulásra. Sokat börtönre vetettek, sokat halálra Ítéltek. Három neves írónkat: Kazinczyt, Verseghyt és Szentjóbit is halálra ítélték, de I. Ferenc a halálos ítéletüket börtönbüntetésre változtatta át. A fiatal Szolárcsik Sándor a börtönben egy «szabadság-fát» rajzolt a falra, melynek törzsén Martinovich feje volt látható, ezért őt és börtöntársát, Öz Pált, ki Kazinczy szerint *«egyike volt a legjobb fejeknek az országban»*, kiről Örményi József állítólag azt mondta: «megérdemelné, hogy székemben üljön», kivégezték.[21])

Magyarország nádorává ebben az évben nevezte ki I. Ferenc 20 éves testvéröccsét: *József*-et, ki minden idők legnagyobb nádora lett. — Az osztrák főhercegből olyan magyar ember vált, kinek áldásos működését köteteken keresztül lehetne ismertetni és méltatni. Budapest és az ország kegyelete hatalmas bronz szoborban hódol nagy jótevőjének. A magyart vasútügy, az ő lángelméjének sokat köszönhet. A magyarok rajongásig szerették. (Arcképét és életrajzát 1. 116. oldalon.)

A II. Lipót király által szentesített ama törvény, hogy három évenkmt országgyűlés hívandó egybe, a közbejött háborúk miatt elmaradt.

Minthogy a poroszok, spanyolok és portugálok a francia konventtel békét kötöttek és így a franciaellenes szövetségből kiléptek, — Ausztria — Anglia — Németország egy része és Savója érdekében, a magyar csapatok vére hullott külföldön.

ötvenezer újonc, tízezer ló, húszezer ökör, kétmillió-négyszázezer mérő gabona és három-millió-hétszázhatvanezer mérő magyar zab kellett, s

21) Szilágyi VIII. köt. Marczali Henrik: «A magvar nemzet története» 562. 1.

ajánlott meg a nemzet, mert meglátta királyát magyar huszárezredesi egyenruhájában, fején kócsagtollas kalappal.

Nyolc év alatt 1792—1800 között *kétszázezer katona* és a rendes adón felül *százmillió forint* volt az áldozata a magyar lovagiasságnak.

Pozsonyban 1802-ben megnyílt ugyan az országgyűlés, de vajmi kevés eredménnyel. Megint pénz és katonaság kellett. A hadi-adót két millió forinttal fel kellett emelni. Hiába igyekeztek a nemzet kívánságait a királyi trónbeszédre adott válaszfeliratban a rendek tolmácsolni, mert ez annyira loyális és langyos volt, hogy épencsak meghallgatták, de semmiféle foganatja nem lett. Magyarország gyarmat-sorban a saját termésének a kivitelére nem is gondolhatott. Pangás volt az iparban, kereskedelemben, A helyett, hogy leszállították volna a magyar iparcikkek külföldi vámját, inkább még felemelték, — így csírájában megölték a magyar ipart.

A napóleoni háború is beköszöntött I. Ferenc 18o4· őszén Pozsonyba hívta megint a magyarokat országgyűlésre, ahol a következőképen szólt hozzájuk:

«Magyarok! Ti mind nemesség, mind vitézség által dicső, nekünk kedves nemzet! Az én ereimben is Árpád vére foly». Majd így folytatta: *«Azt hiszi Napoleon vájjon, hogy annyira megfogyatkoztunk a jobb szerencse minden reményét annyira elveszítettük, utódainkról annyira megfeledkeztünk, hogy legjobb királyunk, önmagunk, koronánk és országunk méltóságát eláruljuk? Haljunk meg inkább, hogysem e gyalázat érje fejünket!»^)*

A rendek most kevésbbé voltak elragadtatva, mert az adó súlya pénzválság és az ország ezer sebei elcsitították minden kitörő lelkesedést.

A sérelmek orvoslásának halogatása, az ellenzéki követek üldözése, a kémrendszerből folyó állandó zaklatások, a papírpénz elértéktelenedése és az országos nyomor, csak fokozta azt az elkeseredést, amit I. Ferenc kormányának kényúri eljárása idézett elő és így a kért segélyt nemesi felkelés formájában csak akkor szavazták meg, amikor már Napoleon, csapatai a határszéleket elérték. Ekkor is ellenszolgáltatás reményében, vagyis szüntesse meg a király a kémrendszert és a magyar nemzeti nyelvnek hivatalos használatát vezessék be.

A nádor a Morva partjára rendelte az őrsereget. Napoleon igyekezett a nádort a magyarok előtt befektetni, de cselvetése a magyarok hűséges ragaszkodásán meghiúsult. Erre Napoleon Davoút tábornokkal Pozsonyt és környékét megszállatta és megsarcolta.

[22]) Szilágyi VIII. köt.: «A magyar nemzet története». 573. 1.

Napoleon 1804 december másodikán az austerlitzi csatában az osztrák és orosz hadsereget császárjuk jelenlétében megverte, mire I. Ferenc békéért könyörgött. A Pozsonyban december végén megkötött békének nagy ára volt. A kiszabott óriási hadisarcon kívül, még három tartományt is elvett Napoleon az osztrákoktól.

Itt bosszulta meg magát az osztrák politika, mely a magyarok erős kezében nem Szívesen látta a fegyvert. A hirtelen felszerelt, műkedvelő nemesi felkelők Napoleon edzett hadseregétől vereséget szenvedtek.

Ámde a szégyenletes pozsonyi béke, az újabb háború lehetőségét nem zárta ki, s így a hadsereg újjászervezése nagy pénzáldozatokkal, megint szőnyegre került.

Csak úgy hullott a rendjel, kitüntetés, címadományozás és állásosztogatás, mely számos magyart megszédített. A hízelgés azonban az ország többségét, a lábáról levenni nem tudta. — Az udvar félt a megyék és az országgyűlés ellenkezésétől: ezért kénytelen volt 1807. április 5-re összehívni az országgyűlést.

A magyarok azt hitték, hogy az 1790—91. országgyűlésen félbemaradt közlekedési és egyéb reform tervek kerülnek napirendre, a királyi előadásokból azonban megtudták, hogy katonaság és pénzsegély megajánlása az egyetlen tárgya az összehívott országgyűlésnek. A meglepett követek ekkor — a megyék utasítására — feliratot intéztek a királyhoz, melyben kijelentették, hogy hajlandók ugyan tárgyalni a király indítványait, de hallgassa meg előbb őket: a sérelmek és a reformok ügyében. Nevezetesen: papírpénzre, bányák művelésére, a kormány pénzügyi manipulációira, nemesi felkelésre, az előzetesen kikért hadüzenetre, vámrendszerre és arra a sok-sok halogatott reform-javaslatra nézve. Az alsó tábla a feliratot megküldte a felső táblához, — ahol a rendjeles urak ültek, — ezek túlságosan *erősnek* tartották a feliratot. Vissza is küldték az alsó táblához és gondoskodtak arról, hogy az alsó tábla vezérembereit mérsékletre bírják. Ez pedig abban állott, hogy majd *a katonaság megadása után* álljanak elő a lefokozott igényekkel. A többség azonban ragaszkodott ahhoz, hogy legalább a vámrendszert javíttassék (töröljék el a közbenső vámokat), a bányaügyet a feliratok értelmében intézzék el, a pénzverési törvényeket pedig hajtsák végre, végül a papírpénz forgalomba hozatalát csökkentsék.

Ezt a feliratot is visszaküldte a felső tábla, (mert túlságosan ellenzéki szelleműnek találták.)

Hat éven keresztül küldözgették ide-oda a nemzet kívánságait tartalmazó felirati javaslatokat. A kormány mind több kitüntetést, címet és rangot adott. Szerencsére akadtak felsőbüki Nagy Pálok is, kiket hidegen

hagytak az ilyen korrupciós eszközök. Azonban erre is találtak orvosságot, «ad audiendum verbum regium» (a király előtt való megjelenésre) kötelezték Felsőbüki Nagy Pált. És Bécsben I. Ferenc, «atyailag» megdorgálta, mely után már Nagy Pál ez ügyben nem is szólalt fel. Minthogy ö volt a hosszú idők alatt, a vita legerélyesebb szónoka, így most már vita nélkül ment a királyi javaslat keresztül, Ezzel az újoncok számát 12.000-re emelték, a sérelmek orvoslását pedig a király tetszérése bízták.

Amikor .a; hadisegély tárgyalására került, arról is szó esett, hogy szabad-e a megszavazott hadisegélyen felül, egyeseknek a kormány részére pénzt adni? Vay Miklós hevesen kikelt a törvény ily értelmű magyarázása ellen, mert ez utat nyitna hivatalok, kedvezmények és méltóságok megvásárlására. Vay-t, a nádor rendreutasította, a király pedig a kormány javaslatára: Vay Miklóst megfosztotta tábornoki rangjától. Óriási botrány tört ki, erre, mert Vay-t törvényhozói működésében elmondott beszédéért alázták meg és a *szólásszabadság megsértését* látták benne. A nádor közbenjárására Vay visszakapta tisztirangját, a király pedig kijelentette, hogy «*.semmi olyast nem szándékozott elrendelni, ami a szólásszabadságot korlátozza*».[24]) Viszont a sérelmeket nem orvosolta.

A pozsonyi béke csak ideiglenes jellegű volt. Ausztriának a kényszer békére csak azért is szüksége volt, hogy a vereségért bosszútállhasson Napóleonon, egy újabb felkészüléssel. Erre kellett a pénz és katonaság.

1808. év augusztus végére országgyűlést hirdettek. Ennek főeseménye I. Ferenc király harmadik feleségének: *Mária Ludovikának* megkoronázása volt. Ezen az országgyűlésen a Napoleon elleni készülődés jegyében a következő beszédet intézte a király a magyarokhoz:

«Minden népek, egész Európa szemei — mondotta trónbeszédében I. Ferenc, — reátok, magyarokra vannak függesztve. Én büszke vagyok arra, hogy magamat királyotoknak nevezhetem».

A hatás nem maradt el. Húszezer újonc, szükség esetén újabb áldozat is megajánltatott. A királyné koronázási ajándékából ötvenezer forintot adott a hadi akadémiára, viszont a nemzet őróla nevezte el az akadémiát: «*Ludoviku Akadémiádnak.*

Egy év múlva: 1809-ben, megjelent ismét Napoleon serege. Károly főherceg az asperni csatában tényleg le is győzte — az eddig senki által meg nem vert — francia sereget. Hat heti fegyverszünetet kötöttek. Napoleon ugyanis revansra készült. Bízott abban, hogy a Magyarországba küldött serege és győri kiáltványa a magyarokat a maga céljainak eléréséhez segíti. Független önálló királyságot ígért a magyaroknak és kiáltványát

[24]) Szilágyi VIII. köt. Marczali Henrik: «A magyar nemzet története» 577. 1.

így végzi: *«Gyülekezzetek tehát össze Rákos mezejére, őseitek szokása szerint. Tartsatok ott nemzeti gyűlést és adjátok tudtomra végzéseiteket».**)

Az ezeréven át királyhű magyar nemzet azonban, Napoleon csábító ajánlatát nagyon hűvösen fogadta. Napoleon emiatt igen megharagudott a magyarokra. Dévény és Pozsony várát ostrom alá vette és a franciák másik szárnya Jenő olasz király vezérletével, a Rába mentén, Győrt fenyegette. Győnszabadhegy mellett János osztrák főherceg útjukat állta, de sikertelenül. A fokossal és csákánnyal is hadakozó inzurgens csapatok meglepték ugyan a franciákat, mert ilyen különös fegyverre nem voltak elkészülve, de a gyakorlatlanság és a meg nem értett vezénylés, a jól felszerelt, hadviselt, kitűnő vezetés alatt álló francia sereggel szemben kudarcot vallott. Egy szó, mint száz: a golyózápor megtizedelte a magyar nemesi felkelést.

Az osztrákok a magyarokat okolták a vereségért. A történeti igazság pedig az, hogy a magyar vezényszó és magyar sorkatonaság gondolatától is irtóztak Bécsben, mert attól féltek, hogy Rákóczi kurucai ezzel újraélednek és akkor... *a magyar központosítás elve* kerül majd érvényre.

Győr tehát elesett. Utána Pozsony sikertelen ostromába kezdtek a franciák. Végül is elvonultak, hogy egyesüljenek a Wagram falú mellett táborozó francia fősereggel. Meg is ütköztek a Morvamezőn az osztrákokkal. Tönkre is verték őket. De Napoleon hadserege is iszonyú veszteséget szenvedett. Napoleon erre roppant súlyos békefeltételeket szabott. Nevezetesen: Salzburgot, az Inn-kerületet Braunauval, Istriát, Karnioliát, Galícia egy részét, mindezeken felül Horvátországot a Száváig, Fiúmét és a magyar tengerpartot elvette I. Ferenctől, sőt nyolcvanöt millió forint hadisarcot vetett ki, melyből «*α jószóra nem hallgatásért*» a magyaroknak kellett tíz milliót vállalniok. Az elcsatolt magyar és horvát részekből Napoleon «ilyr királyságot» alakított, mely Franciaországhoz tartozott.

Ilyen porig alázás után adta I. Ferenc leányát: Mária Lujza főhercegnőt Napóleonhoz nőül, kinek esküvőjét 1810. április 2-án tartották.

Magyarország politikai és gazdasági helyzete a legsiralmasabb állapotba jutott. A rendi Magyarországban elviselhető helyzete: *csak a nemes és főnemes* osztálynak volt. A nép kilátástalan, reménytelen állapotát — Széchenyi István gróf is — csak akkor látta a maga igazi valóságában, amikor 1815-ben Angliába utazott és ott a különbséget a saját szemeivel látta.

1815. november l-én Angliából a következőket írta édesatyjának! gróf Széchenyi Ferencnek: «*Ezen ország perfectiója előtt meg kell hajolni*» és *«meg kell vallania, hogy ily szabad állam életmódjával, erkölcseivel és*

*) Nemzeti Múzeum; Napoleon kiáltványa a magyarokhoz.

szokásaival teljesen egyetért», hogy «*mily kevés szerencsétlen embert találni*» itt, ahol «a *boldogulásra az utolsó szolgának ugyanazon jogai, ugyanazon igényei vannak, mint a legnagyobb, leggazdagabb embernek, s ez az egyenlőség nagy szerencse, melyet megtalálni addig csak lehetségesnek vélt, de most látja, hogy valóban van; a szolga és úr közti azt a bizonyos [viszonyt, amelyen minden egyes egyén joga alapszik, egyetlen más országban sem lehet elérni; a sziget,* «*α nemzet jelleme és még száz más ok lehetségessé teszik* ezt».[25])

Ez a meglátás, az alkotásra termett Széchenyi Istvánra óriási hatással volt. Mindent az angol szemüvegen át nézett és a torzképek azután minden idegszálát működésbe hozták. Szerette volna tövestül kitépni a magyar pangást és helyébe ültetni az angol rendszert.

Rendszer változáson ment keresztül egyébként egész Európa. — A francia léha-erkölcsök, melyek a Lajos királyok alatt csúcspontra jutottak, egy rettenetes forradalomban fakadtak fel, s a dinasztiát elsöpörték. A kommün és az ezt követő császárság, a másik véglet felé vitte az országot. ’JWpoleon bukása mérhetetlen becsvágyának természetes következménye volt. Ez a fékevesztett becsvágy hozta létre az ellene megalakult «Szent-Szövetséget». Ennek a szövetségnek I. Ferenc császár és király, Frigyes Vilmos porosz király és I. Sándor orosz cár voltak a tagjai. Programmjuk: az egymás támogatása és alattvalóikról való «atyai» gondoskodás volt. Vagyis nem a népük óhajai és jogos kívánságai, hanem tetszésük szerűit uralkodtak. A Szent-Szövetséget ı8ı5. IX. 16. kötötték.

A magyar nemzetet az uralkodóház egyik tartományában megtűrt, és rendeletekkel kormányozható népének tekintették, melynek Bécstől való függését szorosabbra venni: elsőrendű kormányzati feladatnak hitték és vallották. *Bécs* volt a *központ* és a többi a periféria.

Gazdasági helyzetünk javítására gróf Festetich György keszthelyi földbirtokos (a Greven huszárok volt alezredese, kit azért, mert az országgyűlés elé egy olyan folyamodványt juttatott, hogy magyar legyen a magyar ezredek vezényleti nyelve, börtönbe zárták. Nagynehezen kiszabadulván[26]) megalapította a keszthelyi Georgikon elnevezésű gazdasági akadémiát és mintagazdaságot. Elve az volt: «*sokat termelni, sokat keresni, hogy sokat adhasson hazájának*».

A keszthelyi Georgikon mintájára másfél évtized múlva: 1818-ban már tescheni Albert herceg magyaróvári birtokának jószágigazgatója Wittimann Antal is, gazdasági iskolát állított fel. Egy évvel később, József

[25]) Dr. Viszota Gyula: «gróf Széchenyi István írói és hírlapi vitája Kossuth Lajossal». I. Rész. Bevezetés IV. öld.

[26]) Szilágyi VIII. köt. Marczali Henrik: «Magyarország története», 498. és 599. 1.

nádor átvette az alcsuthi uradalmat és ugyancsak mintagazdaságot létesített. Munkásokat és tiszteket telepített, kitűnő utakról gondoskodott, melyek uradalmán vezetnek keresztül.

De Erdélyben és az ország egyéb részein, sem utak építéséről, sem gazdasági fejlődésről nem beszélhetünk. Drágaság, rossz termés, pénzhiány, járhatatlan útak: éhínség felé vitték az országot.

Bár akadtak íróink, költőink (Csokonai, Kazinczy, Verseghy, Kölcsey, Berzsenyi, Kiss János, Kisfaludy, Vörösmarty stb.) kiknek magyarosító, nyelvtisztító buzgóságai felemelték tespedéséből e nemzetet, de a nép túlnyomó többsége: szellemi-tunyaságban szenvedett.

Ha a kormány, — látva a jobbágyok keserves helyzetét, — valami kis könnyítést akart a javukra keresztül vinni: ezt a nemesek mindig elgáncsolták.

A gazdatiszt, a számadó-juhásszal, világért kezet nem fogott volna. Megelégedését, — még idegen állampolgárok előtt is — úgy fejezte ki az öreg számadó iránt, hogy nádpálcájával kecsesen az ember ősz fejére vágott.[27])

Széchenyi István nemcsak nézett, hanem látott is. Lelkében viharzó alkotó vággyal tért haza. Reformeszméit gondosan csokorba fűzte és megírta, később ki is nyomtatíata *«Hitel» «Világ»* és *«Stádium»* cím alatt.

1820. év a magyar fejlődéstörténetben határkő. Ebben az évben még, mint a «Simonyi József báró nevét viselő huszárezred» kapitánya szolgált Széchenyi István Debrecenben.

A debreceni Nagyerdőn folyt a mulatság, melyet Széchenyi legénységének megvendégelésére rendezett, amikor ott egy erdélyi főúr kocsija állott meg. Báró Wesselényi Miklós volt. Találkozott és bemutatkozott egymásnak Erdély és Magyarország.[28])

Széchenyi és Wesselényi szeme egymásba mélyedt. Fürkésző tekintetőkben hazánk sorsa Erdéllyel forrt össze. A két lángelme szoros barátsága létrejött. Ettől a perctől kezdve indult el Széchenyi korszakalkotó építő munkája. — Széchenyi öt évvel idősebb volt Wesselényinél, (Széchenyi 1791-ben, Wesselényi 1796-ban született) és már a külföldet is megjárta. Wesselényi pedig éppen most készült a göttingai egyetemre.

Mindkettő az elmaradott haza sorsával foglalkozott. Széchenyi mindenért a magyar tespedést okozta. Wesselényi viszont rámutatott arra. hogy a magyar faj igenis alkotóképes, csak helyes és megértő vezetésre van szüksége. Példákat is hozott fel: *Szent-lstván, Könyves Kálmán, Nagy*

[27]) Hóman-Szekfü: «Magyar történet» VIII. köt. 88. 1.

[28]) Dr. Kardos Samu: Báró Wesselényi Miklós élete és munkái Bp. 1905. I. K. 106. 1.

Lajos, *Hunyadi Mátyás* királyok alatt hatalmas, tisztelt és rettegett nemzet volt a magyar. A bécsi központosító uralom árt a nemzetnek, melyet nemcsak a mohácsi vész, hanem már az alsóbb néposztályt elnyomó 151 á. évi kegyetlen törvények zúdítottak a nyakába. Széchenyi dinasztiahűségét ugyan egy kissé felborzolta Wesselényi beszéde, de nem haragudott azért a lelkes ifjúra, mert belátta, hogy szavai bölcsek és önzetlen, igaz magyai· lélek sugalmazta azt.

Wesselényi: «Béccsel 500.000 magyar nemes nem tud szembeszálhatni eredménnyel, de már tízmillió elnyomott ember hite csodákat mívelhet, ha felszabadítják».

Innen van Széchenyinek a nemesek maradisága ellen való kérlelhetetlen eszmei harca. De az a liberalizmus, amit — Deákon kívül — a többiek képviseltek, Széchenyinek sehogy sem tetszeti Széchenyi örök mementóként a Thököly- és Rákóczi-felkelések gyászos kimenetelét emlegette. Wesselényi viszont azt tartotta, hogy *«inkább becsülettel meghalni, mint szolgaságban* élni». [29]) Széchenyi a forradalomtól féltette örökké az országot. Mintha látta volna előre *Világost* és a rabságot.

Wesselényi és Széchenyi között a meghitt barátság tizenegy és fél éven át tartott. Ez idő alatt többször bejárták közösen a nyugati államokat különösen Angliát. Érdekes, feljegyzés, hogy akkor ismerkedtek össze, amely évben Széchenyi elvesztette édesatyját: Széchenyi Ferenc grófot, a Nemzeti Múzeum megalapítóját és azon a napon szakította meg Széchenyi István a Wesselényivel kötött ideális barátságot, levél útján, amikor Wesselényi rajongva szeretett édesanyja: Cserey Heléna koporsója mellett Zsibón választott. (1831. dec. 16.)[30])

E két nagy férfiúnak eszmecseréiben váltak valósággá a reformjavaslatok. Wesselényivel való szakítása után Széchenyi ismét Angliába utazott.

Amíg jó barátságban voltak, 1825—27. években ülésezett a magyar országgyűlés. Itt tárgyalták Magyarország útügyeit. Szinte hihetetlennek hangzik: ez időben még *Pest és Szeged között nem volt kiépített országút.* De az ország más részein is ez volt a helyzet. Csak Bécs felé és Horvátországban voltak kiépített utak. (Lújza-út 1820-ban épült Károlyváros és Fiúmé között).

Az államköltségén javasolt fő-útirányok kiépítését eddig a megyék gáncsolták el. Hatalmukat féltették az állami befolyástól.

1813 óta nem volt országgyűlés. Adót, katonaságot törvény ellenére

[29]) Majdnem szóról-szóra ezt mondta 1804. őszén a pozsonyi országgyűlésen I. Ferenc király is, csak akkor a meghalást, Ausztria érdekében értette.

[30]) Dr. Kardos Samu: Báró Wesselényi Miklós élete és munkái Bp. 1905. I. köt. 111. 1.

országgyűlésen kívül vetettek ki és szedtek be, sőt 1823. évben még fel is emelték. A halogatott országgyűlés nagy elkeseredést okozott.

A magyar nemzet felkészült tehát az 1825—37 évekre összehívott országgyűlésre. I. Ferenc király trónbeszédében elejét vette a keserűség kitörésének, mert kijelentette, hogy «az *elmúlt események az ő atyai szívéi is mélyen megszomorították»*[31] és megígérte,, hogy a sérelmeket orvosolni fogja. A rendek pedig kimondták, hogy *köteles a király minden harmadilí évben összehívni az országgyűlést és sem adót sem katonát az országgyűlésen kívül nem szedhet.*

Ezen országgyűlésen tűnt fel *gráf Széchenyi István.* A magyar nyelv és nemzeti' érzés megerősítésére *tudós társaság* megalakítását sürgette. De pénz nem volt hozzá. *Felsöbüki Nagy Pál* felszólalásában azt a hatásos érvet hozta fel, hogy a *magyar nyelvet éppen a nyomorral küzdő költők* és *írók mentették meg az enyészettől, már most tegyenek valamit a gazdagok is. kiknek az Isten erre több módott adott.* Halotti csend követte Sopronmegye kiváló követének megrázó szavait.

Ekkor felállott egy fiatal huszárkapitány: *Széchenyi István gróf* és *egy évi jövedelmét: 60.000 forintot ajánlotta fel* egy nyelvművelő akadémia felállítására. Ez a nemes és nagylekű megajánlás követőkre akadt és ebből létesült a «*Magyar Tudományos Akadémiai.*

De Széchenyi nem állott meg ennél, hanem kilépet a hadsereg kötelékéből és minden percét, minden pillanatát hazájának és nemzetének felvirágoztatására szentelte. Megalapította (1831.) a «*Jelenkor*» című politikai lapot, melynek szerkesztésére eredetileg Kisfaludy Károlyt akarta megnyerni, de ennek betegsége és halála miatt Selmeczy Mihályt bízta meg a szerkesztéssel.

Az 1825—27-iki országgyűlés *közlekedés történetünkben* is jelentős: a VIII. t. c.-et alkotta,32 melynek I. §-a így szól: «Ezen ő cs. kir. Fensége az ország nádora igazgatása alatt munkálkodó küldöttség, Pesten fog összeülni, és ő Felsége kegyelmes rendeletéit kiadni méltóztatni fog, hogy a fenntebbi munkálatok tárgyalásához tartozó íratok, melyek azok fogalmazása után közbe jöttek volna, avagy különben szükségesnek találtadénak, ő cs. kir. fentisztelt Fensége útjáni értesítés mellett, a kormányszéki levéltárakból a küldöttségnek kiadassanak.»

Ez az országos küldöttség dolgozta ki a közlekedés javítását célzó tervezeteket, ahol Széchenyinek oroszlánrész jutott.[33] Ekkor már bejárta Európa minden államát, így hazánkat is.

[31]) Dr. Takács Antal: «A magyar nemzet története». Athenaeum 1923, 73. 1.

[32]) *«A rendszeres küldöttségi munkálatok további tárgyalása a legközelebbi országgyűlésre halaszt atik.»*

[33]) *«De utilibus operibus per societates vei privafos struendis»,* felkarolta *«ductus ferreos»*-1 is, vagyis a vasútakat.



Haske-Pollák fametszete.



SZÉCHENYI ISTVÁN GRÓF

Magyarország legelső közmunka és közlekedési m. kir. minisztere.

«Egy röpke szó nyilallott e hazán keresztül
Egy röpke szóban annyi fájdalom.
Éreztük, amint e föld szíve rezdül
És átvonaglik róna, völgy, halom».

Arany János
«Széchenyi emlékezete».

A döblingi élőhalottak csendes magányában önkezével vetett véget életének a legnagyobb magyar, 1860, április 8. virágvasárnapja hajnal volt. Az a négy galamb, mely naponta ott lakmározott Széchenyi asztalán, soha többé nem repült oda. Hová lettek? senki sem tudja.

A magyar nemzet legnagyobb építőmestere átvonult az örökkévalóságba. A nagycenki sírbolt nagy halottjához a magyar vasutasság évente el szokott zarándokolni, hogy lerója kegyeletét a *legelső magyar vasutas* iránt. Szobrát 1880 év május 21-én leplezték le a Magyar Tudományos Akadémia előtt.*)

*) Őfelségét József főherceg képviselte. Két fia Béla és Ödön is jelen volt. Az emlékbeszédet Pulszky Ferenc mondotta.

Ki volt Széchenyi István gróf?

Széchenyi Ferenc grófnak (a Magyar Nemzeti Múzeum megalapítójának) és gróf Festetics Juliannának (a gróf Festetics György keszthelyi Georgikon megalapítója bugának) legifjabb gyermeke. Bécsben 1791-ben, szeptember 21-én látta meg a napvilágot. Tüdővészre hajlamos, átlátszóbőrű, gyenge kis fiúcska volt. Kilenc-éveskoráig se írni, se olvasni nem tanították, annyira vigyáztak reá, nehogy megerőltesse magát. Ekkor vették mellé Liebenberg János szlavóniai (német) eredetű, de azért magyarul is beszélő ifjút. — Liebenberg Sopronban járt iskolába. A nevelés és oktatás, Széchenyi Ferenc által kijelölt valláserkölcsi elvek szerint, teljesen németül folyt. Elemi iskoláit 1802-ben végezte. Gimnáziumi tanulmányait 18o3—1807 között, a soproni bencéseknél kezdte, később a pesti piaristáknál folytatta és fejezte be. Filozófiát Szombathelyen, aZ ottani akadémián 1807—1808 években hallgatott és sikerrel vizsgázott. Ezután elméleti katonai oktatásban részesült. Közben a család házi káplánja Poupár Antal a vallásoktató nevelésén kívül, francia és olasz nyelvre is megtanította az ifjú grófot.

1809-ben a Napoleon elleni nemesi felkelésben, mint főhadnagy vett részt és ugyancsak a napóleoni 1813. évi háborúban futártiszt volt. 1809-ben Windischgratz herceg oldalán Genovába ment és még ez év végén, onnan Nápolyba utazott. 1815-ben Párison át Angliába jutott el és ott az angolnyelvet, valamint a helyi viszonyokat tanulmányozta.

1816-ban már megkezdi társadalmi és írói szereplését. Bécsbcn lóversenyt rendezett. Egy év múlva megírta német nyelven a «*Lovakról*» szóló művét. Azután Debreoenbe került a «Simonyi huszárezredbe», mint kapitány. Érdekes, hogy Széchenyi még magyar barátaihoz is német leveleket frt. Így Wesselényi Miklós hagyatékában hetven drb. Széchenyi István által írt német levelet találtak. Valamennyit Wesselényi Miklóshoz írta. Széchenyi naplóját is német nyelven vezette, — míg Wesselényivel szoros barátságot nem kötött. — Történeti tény az is, hogy 1825 november 3-ika előtt (amikor a Magyar Tudományos Akadémia alapját a felajánlott 60.000 forinttal megvetette), soha senkinek magyar nyelven nem írt levelet.

Mekkora út vezet el a magyarszívű, de teljesen németnevelésü Széchenyi-től, a még Kossuth Lajos által is *«legnagyobb magyar»-nak* elismert Széchenyi-ig? azt csak azok a történetbúvárok tudják, kik Széchenyi és Kossuth között fennállott végelláthatatlan hírlapi csatákat vegyelemezték és óriási köteteket írtak erről az örökbecsű nagy irodalomról*)

A vasutasok történetének nem lehet célja, hogy e nagyon tanulságos

*) Pl.: Dr. Viszota Gyula.

iromány-halmazba az olvasót belemerítse, csupán szorosan a vasutasságnak és közlekedés iránt érdeklődőknek a jellemző mondásokból említünk fel nehányat pro és contra, hogy lássuk a nemzet legnagyobb építőmesterét, kiről Lipthay Sándor azt a találó megállapítást írta; «*Ha magyar főúr helyeit angol honpolgárnak születik, bizonyára korának egyik leghíresebb mérnökévé válik».*)*

Gróf Széchenyi a *«Hitel»* című művében így írta le honunk közlekedésére szánt útainak állapotát: «Ásnak egymástól 5—6 ölnyire két árkot, a főidet középre mennél magasabbra hányják, vélvén, hogy két oldalról annál könnyebben lefoly a víz. Ha kőből lenne az út, ez meg is történnék, de a földút szivacshoz hasonlítható, mely elnyeli a vizet s mikor már eleget szívott magába ahhoz, hogy az egész híg lötyévé váljék, s a kocsik* egész bizonyosságai beleragadjanak a kátyúba, nincs más hátra, mint a sarat újból meghordani agyaggal és kaviccsal. Ilyenformán időforgásával és verítékes munkával oly magasra növekszik az út, hogy életveszély nélkül alig járhatni rajta, mert ha zökkenésnél, ha dől, olyat dől a kocsi, hogy örüljön az utas, ha néhány oldalbordájával megválthatja a nyakát. Ha pedig a város utcáját sikerül ily nagyszerűen felhordani, akkor nemcsak teherrel nem bírnak a gazdák felkapaszkodni a göröngyös útra, hanem a sár, a víz a pincéket és szobákat is elönti».

Ez a megállapítás abból az időből való, amikor néhány kilométer távolságra — rossz időben — három napig szekereztek, mert az árkokon hidat nem építettek, csak kissé megszélesítették azt és csak jóidőben lehetett rajta nekilódulva átjutni.

Széchenyi-Wesselényi társaságában is, de ezt megelőzőleg is járt már külföldön, különösen Angliában. 1832. október 2 4-én megtekintette liverpool-manchesteri vasútat, melyről azt írta: «*Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad egy vonat, ördögi erővel ragad mindent magával*» De nemcsak nézte, hanem a mozdonyra is felszállt másnap és oda-visszautazott. A mozdony neve: «Gomét» volt. Ez után a következő feljegyzést tette: «*Meg vagyok győződve, hogy egy-két év múlva tökélyre viszik*».

Amikor hazajött javában ülésezett az országgyűlés, mely elkészült a legelső vasúti törvényjavaslattal. Érdekes feljegyzés, hogy a vaspálya vonaláùl pontosan azok a kijelölt városok közötti összeköttetést hagyták meg, melyeket 182 5-ben Széchenyi a közutak részére megállapított.

A Kossuth által tervezett fiume-vukovári vasút létesítését hevesen ellenezte. Széchenyi Budáról akart a Balaton mellett, le az Adriáig vasútat létesíteni. Ámde, Kossuth Lajos lement az érdekeltségekhez és személyesen

*) Magyar Mérnök- és Építész-Egylet: «Technikai fejlődésünk története, Stádium, 1929. 15. 1.

akarta nyélbeütni tervezett vasútjának ügyét. Széchenyi erről csak akkor értesült, amikor ő is lement Fiúméba és ott megmondták neki, hogy már Kossuth Lajos itt járt. Erre Széchenyi azt az emlékezetes kijelentést tette: «Ez *az ember mindenben megelőz, csakhogy elvegye előlem az initiativa dicsőségét!* »**)

A fiume-vukovári vasút nem került kivitelre. A 80. oldalon találjuk Széchenyi önvallomását, ahol bevallja, hogy megakadályozta ezt. Ugyanis 1845. első felében a helytartótanács kebelében megszervezték a *közlekedési tanácsot* és ennek élére Metternich, *gróf Széchenyi Istvánt* hívta meg — Ezzel akarta Metternich az országnak a kormány ellen táplált óriási ellenszenvét némikép enyhíteni.

Annyi tény, és való, hogy Kossuth, Fiúméból 1845. október 29-én egy levelet küldött feleségének, melyben a következőket írja, a többek között: *«Borzasztó dolog, hogy az ember annyit kénytelen kunyorálni, az embereknek, — engedjék meg, hogy velük jót tegyünk. Legőszintébb akaratot matat az egyesülésre a Gubernátor (t. i. Fiume kormányzója) de nem a guberninmmal, hanem a társasággal lévén dolgunk, befolyása csak közbenjárás lehet. A többiek Triest zsoldjóban vannak, vagy áhitatos szolgalélekkel lesik mit jog nekik mondani Széchenyi? aki november hó első napjaiban jön ide, s kit én mindenesetre bevárok, de azért november 10-én honn leszek*».***)

Széchenyi és Kossuth közötti ellentét Széchenyi alapján a « Jelenkorban » hosszú cikksorozatban éveken át olvasható. — A hazának e két lánglekű óriása mindenét feláldozta, hogy elhagyatott állapotban levő magyar sorsunkat a javulás útjára terelje. Széchenyi, már huszárkapitány korában gépekkel foglalkozott és legkedvesebb — és tegyük hozzá legnyugalmasabb-óráit, — a londoni gépgyárakban töltötte. Onnan hozott mérnökkel: *Clark Tkrneyvel* fog hozzá a Lánchíd tervezéséhez. A Lánchíd vasszerkezetének elkészítésére megalakult a világhírű Ganz Ábrahám-féle gyár, mely az időben szigorúan angol előírás szerint készítette a hid kereszttartóit. Az angol hidszakértőkkel való tárgyalásba belevonta útitársát gróf *Andrássy* Györgyöt is. Visszaérkeztükkor Pozsonyban, 1833. évben, Széchenyi elkészítette a legérdekesebb technikai munkáját: a «Hidjelentés»-t.

Arany János *«Széchenyi emlékezete»* című ódájában, a nyolcadik versszakban így ír: «*Midőn magát ez nem tudd szeretni, ő megszerette pusztuló faját»*. Nemcsak a Dunántúl érdekeit nézte, — amit elég sokszor szemére vetettek a jobbparti vasút szívós támogatásáért, — hanem az egész ország fellendülését, egy az ország fővárosából kisugárzó közlekedési rendszerrel.

**) Újhelyi Géza: «A vukovár-fiumei vasút története», Bp. Athenaeum 1907. 77. l.

***) 1. ugyanott, 72. 1.

Volt gondja arra is, hogy a «Tiszavölgy» pusztulásnak ne induljon. Megindította a Tiszaszabályozást és jóérzékkel az akkori legnagyobb mérnöki zsenire *Vásárhelyi Pál*-ra bízta. Sokan azt vetik Széchenyi szemére, hogy igaz, hogy rengeteg pénzt s munkát áldozott hazánk sorsának megjavítására, de az a mindenkin keresztül gázolni akarás, az a fölösleges ostorpattogtatás és önemésztéssel járó kétségbeesés és a gyors haladástól való félelme: vegyes érzelmeket váltott ki kortársaiból iránta. De ha tárgyilagos szemmel nézzük Széchenyi munkásságát és önvallomásait visszatükröző Eszmetöredék» című feljegyzéseit, akkor az ő mély tudása és keresztényi alázata, eloszlat minden homályt erre nézve. Ott ugyanis a következő sorok olvashatók:

«Megilletődve állok a gondolatnál íróasztalom mellett s mosolyra fakad ajkam. Te agg legény — így rebegek magamban — kiben sem elég tudomány, sem többé elég életerő nincs, te fogsz lenni vezér, s pedig oly ügyben, melynek példája, — ha ollyatén vonásokban sikerül, mint én azt képzelni tudom, sőt bizonyos vagyok, hogy sikerülhet, — e világon még alig van: és *semmiségem érzetében* pirulok. S valóban, ha nem tudnám, hogy ollykor az égi lakosok kicsinyek által szeretnek nagyokat alkotni és ha nem sejtené lelkem, hogy szeplőtelen hazafiság, mellynek édes érzetét szabad élveznem, néha még ott síma utakra talál, hol a legnagyobb tudomány és életerő... előbb-utóbb bizonyosan megakad: soha magam ily· óriási munka élire tétetni csak azért se hagyom, mert azt aztán, mint gondolom, immel-ámmal vinni nem szabad.» Ámde benn vagyok és azért hadd vigyem azt, mint eszem súgja, mint keblem készt, míg bírom. Ha előbb-utóbb kiesik a fonál kezemből, hadd vegye fel azt más s én elég boldog leszek, ha míg élek, legalább egy kis, ha nem is kellő mozgásba tehetem azt.»

Széchenyi tehát nem volt elbizakodott és mindent magának vindikáló.

A helytartótanácsnál, mint a közlekedési tanács elnöke 1845-től működött. Itt lett figyelmes List Frigyes kiváló nemzetgazdának Bécsben megírt Magyarország vasúti rendszerét ismertető*) tanulmányára és 6 is 1848-ban elkészítette a *«Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről»* szóló nagy tanulmányát,**) melyhez képest List Frigyes nagyszerű munkája is csak halvány karcolat.

*) «Ueber die nationalökonomische Reform des Kőnigreiclies Ungarn» című.

**) Széchenyi a kamatbiztosításnak határozott ellenzője, ezzel szemben az államvasutak rendszerének lelkes híve volt. Ezt az álláspontját védte körömszakadtáig... s tegyük hozzá: jövőbelátó lánglelkével ennek *nemzeti jelentőségét* kerek száz évvel ezelőtt megérezte és legyem az ő sírban nyugvó szívének és hallhatatlan lelkének elégtétel az, hogy ma a magyar vasútak majdnem teljesen az állam kezében vannak.

Az ötven nyomtatott oldalra terjedő javaslata meghaladja jelen tör-

A bevezető részét szórul-szóra ideiktatjuk:

„Felséges Haza!“

Hosszú álmaink s több, mint félszázados szónoklataink után úgy látszik: elvégre «*tennünk*» is kellene valami nagyobbszerűt már, ha a nemzetek sorából dísztelenül kisodortatni nem akarunk.

Fajtánk csodálatosan fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszú sorvadásnak indul, ha — mielőtt késő volna — a meddő vitatkozások vágásikul kibontakozva, a tények mezejére nem áll. Szebb jövendőket, a tett azonban, még korántsem biztosítja, — se körül ne csaljuk magunkat, — ha az efféle felszínes, egyoldalú, vagy éppen éretlen.

Nekünk magyaroknak, rémítő hátramaradásink közt régibb nemzetek tapasztalásit felkincselve, organious, egybenfüggő, az egész hazát egyiránt érdeklő eljárásra van szükségünk. Minden mi egyes osztályok, vagy épen egyesek érdekeit ápolja, vagy a hon csak bizonyos tájainak kedvez, egyenesen bántalom az egészre: minthogy felvirágzás tekintetében nem megyékről, egyes hatóságokrul, duna- vagy tiszai kerületekrül, vagy egymástól elszigetelt kastákról van és lehet többé szó, hanem — hála a mennyei Gondviselésnek, — valahára az egyetemes hazának szent ügye forog kérdésben.

Házsártos, egymást üldöző népbül, mely erejét kölcsönös zsibbasztásra fecsérli, elvégre egy családdá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk és Isten segítségével fogunk összeforrni, mert csak így válhat — most csekély, mivel eldiribolt — erőnk eldöntő súllyá. Efféle nélkül pedig minthogy egyedül erő szolgálhat nemzeti boldogság valódi alapjául, soha nem fog vérünkre derülni mosolygó üdv.

Minden oldalrul szükséges ehhez képest, — legyen az bár szellemi, bár anyagi, — gyökérig ható egyeben függő, s ernyedetlen állhatatossággal ápolt javítás.

Közlekedések nem képezik az ország velejét ugyan, de csak olly hatások van, mint valami élő test vérereinek, ámde, noha azok jobb

téneti ismertetésünk keretét, csupán utalunk rá és aki hozzájuthat olvassa el, mert ez még ma is a legkiválóbb vasúti szakmunka. (A kamatbiztosítás az a rendszer, mellyel az állam a magántőkével létesített vasutak részére, bizonyos százalék jövedelem elérését állami pénzbeli hozzájárulással biztosítja. Ezzel ösztönzést ad a tőkéseknek, a vasútak létesítéséhez).

Érdekes feljegyzés, hogy *Macaulay* a világ egyik legnagyobb közgazdásza 1830-ban, az államvasúti rendszer ellen nyilatkozva a következőét mondotta: «Azt hiszem, hogy a magánosok által vasútak és csatornák építésére szánt összegek sokkal több hasznot hajtanak a közjólétnek, mintha az állam a magánosok által befektetett összeg tízszeressét szentelné 6 célra». És íme nem Macaulay-nak, hanem Széchenyi-nek volt tisztán jövőbelátása. (Wührl Jákó: «Vasúti Lexikon», Bp. 1879.)

voltát közvetlen szellemi javításoknak nem nevezhetni, azért mégis épen olly elmúlhatatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta; valamint akadozó,· vagy lázas vérforgás közt a legegészségesb velő is szolgailag lenyűgözve van; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen súllyával.

Legyen ehhez képest szabad, felséges Haza, mennyire körülményeim engedik, ezennel mély tisztelettel az ország egybengyűlt Rendéi előtt letennem honunk közlekedési ügye körűi némi általános nézeteket, melyeket több jeles fők segítségével összeszedni alkalmam volt.

Ha nem egészen hasztalan munkát vittünk végbe, bő jutalmunkat már kinyerénk.

A mélyen tisztelt egybegyült

Országos rendeknek

Pozsony, január 2 5-dikén 1848.

legkisebb, de leghöbb szolgája

Gróf Széchenyi István».

A végire hagytuk, amivel kezdeni kellett volna, Széchenyi legelső alkotását: *az aldunai hajózást* és a *Széchenyi-út* kiépítését.

Érdemes elgondolgozni azon, hogy Széchenyi minden alkotása elé ezer- és ezernyi akadályok gördültek. Ez a nemzeti tunyaságból, nemtörődömségből és közteherviselési iszonyból származó fékezőerő, fokozódott még kormánya és nemzete ellenállásával is... és íme: mégis mennyit alkotott! Mi lett volna, ha sziwel-lélekkel és anyagiakkal is támogatják Széchenyi István lángeszének életrevaló nagyterveit? Hová fejlődhetett volna a magyar nemzet, ha kevesebb irigység, kevesebb közöny, több összefogás és megértés talaján dolgozhatott volna örök büszkeségünk: Széchenyi István?

Nem volt rádió, nem volt telefon, nem volt autó és repülőgép, sőt még vasút sem az időben... de Széchenyi óriási nagysága előtt még a mai ultramodern ember is a legmélyebb alázattal kénytelen meghajolni;

Legyen áldott mindörökre emlékezete!



Eybl Ferenc rajza 1841-ből.



KOSSUTH LAJOS

«Fájdalommal jelentjük, hogy atyánk
Kossuth Lajos
189b. évi március hó 20-án este 10 óra 50 perckor elhunyt.
Kelt Torinóban, 189b. március 21-én
Kossuth Ferenc,
Kossuth Lajos Tivadar.

Tanulhatunk belőle. Magyarország egykori *kormányzójának* ez volt a gyászjelentése. — Ennyi, semmi több.

Szinte megdöbbentő ez a felséges egyszerűség. Pedig Kossuth Lajos több volt, mint Magyarország egykori kormányzója. Mert Kossuth Lajos világviszonylatban is, szellemóriás volt.

Ha Angliában, vagy Észak-Amerikában azt mondjuk: Kossuth Lajos, ugyanannyi, mintha azt mondanók Magyarországon: Washington. Kossuth Lajos neve ennél is több: fogalom. A külföldön szobrok hirdetik a magyar

szabadsághős soha el nem múló emlékezetét. Akik beszélni hallották, elbűvölve, lebilincselve a szónoklat nagyszerűségétől, mint emberfeletti lényre emlékeznek vissza.

Ki volt Kossuth Lajos?

A magyar nemzet világtörténelmi alakjainak egyike. Született Monokon, Zemplén megyében 1802. szeptember 19-én. Középiskolai tanulmányait Sátoraljaújhelyen és Eperjesen, a jogot Sárospatakon végezte. A híres Kövy professzor tanítványa volt. Állítólag tanárai korán felismerték rendkívüli tehetségét. Budapesten ügyvédi oklevelet szerzett. Egyideig Horváth Ferenc táblai előadó gyakornoka volt. Mint fiatal ügyvéd már az 1825—27-iki országgyűlésen, mint báró Révay Ferenc özvegyének meghatalmazottja, mint ablegátus absentium vett részt, ezután szülő-vármegyéjében telepedett le, ahol magas műveltsége, kiváló szónoki képessége révén nagy tekintélynek örvendett és szokatlan hevességével feltűnést keltett.

Az «Országgyűlési Tudósítások» című kézzel írt lapját az egész országban ismerték. Nemcsak száraz beszámolókat írt, hanem megtöltötte színnel és tartalommal és az ellenzék beszédei az ő mesteri tollával megszépültek.

József nádor szigorú tilalma ellenére megjelentette továbbra is az «Törvényhatósági Tudósítások»-at. 1837. évi május 5-ik napján*) A «Vasárnapi Újság» 1894- évi március 25-ikén megjelent 12. száma szerint 1837 május 5-ikéről 6-ra virradó éjjel letartóztatták.

A letartóztatás hírét édesatyja: Kossuth László, körlevelében tudatta. A fogságban minden ellenkező híresztelés és mende-monda ellenére Kossuthtal emberségesen bántak... Igaz, hogy a budavári helyőrségi laktanyában szobája nem a legmegfelelőbb volt, (u. i. szobája ablaka oly magasan volt, hogy székre állva sem tudta elérni). De később 1839. március 3-án jobb szobát kapott. A fogság nem törte meg. Védőiratával volt elfoglalva, azonkívül Horácot, Gőthét, Berangert, Schillert, Byront, Bulwert, Coopert, George Sandot «Don Quithotte»-ot. Pindart, Berzsenyit, Kölcseyt, Vörösmartyt, Jósikát és azokat a leveleket olvasgatta, amelyek engedelemmel hozzá bejuthattak. Ott a börtönben tanult meg tökéletesen angolul. A bebörtönözött Kossuthnak magyar újságot, nevezetesen: *Jelenkort, Társalkodót, Athenaeumot,* stb. nem volt szabad olvasnia és kedves hangszerét: flótáját sem engedték bevinni. Ellenben az *Algemeine Zeitungot* számonkint és Shakespeare eredeti műveit s Walkers szótárát megkapta.

Több politikai fogolynak kegyelmeztek meg 18£o. év tavaszán így

*) A «Révai Nagy Lexikona 12. köt. 74. lapja helyesbítendő, mert 1873. május 4.-iki dátumot ír Kossuth Lajos letartóztatása időpontjául.

köztük Kossuth Lajos is visszanyerte szabadságát. Alighogy kiszabadult, felkereste őt Landerer pesti nyomdatulajdonos és felkérte, hogy az újonnan létesítendő «Pesti Hírlap» szerkesztését vállalja el. A kormány abban bízott, hogy Kossuth nagy írói lendületét a cenzúra mérsékelni fogja. Hírlapírói működése és Széchenyi Istvánnal való vitái egész irodalmat képeznek.

Bennünket, vasutasokat Kossuth Lajos, mint legelső magyar vasutas érdekel elsősorban. Kossuth Lajos látnoki ereje ebben is nemzete élén haladva, jóval megelőzte korát. A vasutak létesítése ezidőben, az ország! gazdasági pangásából kivezető és megváltó eszme volt.

Széchenyivel ellentétben: Magyarország gazdasági fölemelésére egyetlen utat, a szabadság-útját választotta. Nem azt mondta: *«Tengerre magyar!»*)* — mint ahogy tévesen idézni szokták, hanem azt mondta:

„Tengerhez magyar!“

El a tengerhez. Tennésfölöslegünket és árúinkat — Ausztriára való tekintet nélkül — vigyük ki a kéklő Adrián át a világba. És ebben a pontban Kossuthnak tökéletesen igaza volt. Nekünk Fiume a kikötőnk és nem Trieszt.

ö Vukovártól akarta a legrövidebb irányon át az Alföldet összekötni a tengerrel. Minthogy az állam, a közteherviselési iszonyban szenvedő karok és rendek áldozatkészségére nem számíthatott, — Kossuth a hóival érdekeltségeket igyekezett megnyerni, hogy az a keskeny sáv is, mely Horvátország testén át a tengerhez vezette volna el a magyart, magyarrá váljon. Azok az irigyiségszülte ellenvetések, hogy Kossuth ezzel horvát és szerb érdekeket akar szolgálni, a történelem bizonysága szerint összeomlottak, mert a később mégis csak megépített fiumei vasút a magyarosítás és magyarosodás terén a magyar állameszmmének olyan hatalmas szolgálatot tett, mely felér az egész diplomáciánk össz-eredményével.

A történelmi igazságnak tartozunk, amikor megállapítjuk, hogy az *állam-vaúti* gondolatnak Kossuth Lajos semmivel sem volt kisebb előharoosa, mint Széchenyi István. Hiszen ő maga írta; «Axiómának kell tekinteni, hogy azon status nagyon hibáznék, mely közlekedési eszközök feletti rendelkezést kezeiből kieresztené és azokat örökidőre magánüzérkedés tárgyává tenné; mert magánvállalkozók a nyereség szempontjából indulnak, a statusoknak pedig azon kell lennie, hogy a közlekedés minél jobb, könnyebb és olcsóbb legyen».

«Ezért tehát a statusnak magának kellene a vasútakat, legalább a fővonalakat építeni, ha ezt nem teheti, legalább akként kell intézkedni,

*) A «tengerre magyar!» a kivándorlásra csábító üzérek «kossuthi» szólama.

hogy a vasút bizonyos idő múltával *ingyen* a status birtokába szálljon».**)

Tehát Kossuth Lajos élesen belátott a jövőbe. S noha Macaulay, — ki egyike a világ legnagyobb közgazdászának, — az államvasúti rend-Bzcr ellen foglalt állást, Kossuth meggyőző érvekkel mutatta ki az állam-vasúti rendszer politikai és államgazdasági óriási jelentőségét.

Nem sikerült Kossuth Lajosnak a vukovár-fiumei vasútat létrehozni, — közhiedelem szerint azért, mert időközben a helytartótanácsnál szervezett «közlekedési tanács» elnökévé 1845 tavaszán gróf Széchenyi Istvánt nevezték ki, ki Budáról a Balaton partján Kanizsa felé vezető vasútat tartotta helyénvalónak s így a fiúme-vukovári vasút létesítésének kivitele megbukott.

Az 1848—1849-ki vihar háttérbe szorította ennek a vasútnak későbbi megvalósulását is.

Erre nézve a *«.Vukovár Fiumei Vasul vállalatra egyesült társaság Bizottmányának»*, a helytartótanácshoz intézett folyamodványából szerezhetünk bővebb tájékoztatást.***) A bekezdő sorok így hangzanak: «Méltóztassék Cs. K. Fenséged s a N. M. M. Királyi Helytartótanács megbocsátani, hogy a vukovár-fiumei vasút vállalatra egyesült társaság nevében *még egyszer* mély tisztelettel esedezünk, méltóztassék kegyesen megengedni, hogy *előmunkálatainkat* a vonal egy részén, t. i. *Vukovárlól-Károlyvárosig* megtételét országos fő építészeti igazgatósági segéd *Kecskés Károly* úr elvállalhassa».

Azután felsorolják a régi és újabb érveiket a vasút létesítésének támogatására és kérik, hogy:

«1) Kecskés úr számára nem többet, mint legfölebb 6 hónapi szabadságot esedezünk, kegylesen engedélyezni». (Ugyanis ezt az időt elegendőnek tartják az előmunkálatokra, mert hiszen Kecskésnek csak felül kellene vizsgálni a helyszínen, Wallau mérnöknek Vukovártól-Károlyvárosig már elkészített tervét.)

a. Még ebből a 6 hónapból is: a hónapot Kecskés Budán tölthetne irodai felülvizsgálással, tehát csupán 4 hónap idő kellene a helyszíni kiszállásra.

3. Kecskés, mint számfelettes lehetne ezidőben, hogy a kincstár még a díjazását se fizesse ezidőre, ezt a bizottmány vállalná el.

4. A segédszemélyzetet sem kérik az országos főépítészet! hivataltól, «hazánkfiaiból kerül, s a vasúti munkálatok körül tapasztalási alkalmat szerezhetnek» (nem szeretnének u. i. idegen mérnököt itt alkalmazni.

**) Ujhely Géza: «A vukovár-fiumei vasút története», Bp. 1907. XIII. 1. Kossuth Lajos Tivadar előszava.

***) Ugyanott 94. l.

Hiába volt minden! Amint Kossuthnak Wesselényihez írt leveléből olvassuk:****) «Széchenyi nem éri be azzal, hogy a hatalommal rendelkezhetik ellenünk: *ármányhoz is nyúl.* Ki győzzön ellene? Kivált miután ágyává fiumeiek vakon bókolnak tekintélyének, mely őket semmivé teendi».

Kossuth Lajos magyar állampolgárságának vége volt, amikor a szabadságharcot orosz segítséggel letörték.

Sohasem felejtették el neki a debreceni trónfosztást. 1849- augusztus 17-én Orsovánál lehajolt Kossuth a földre, megcsókolta ezt a vérrel szerzett magyar földet... és élve többé soha nem jutott haza.

Viddinbe ment, ahová mintegy 4,900 menekült követte. Kossuthnak és 7/1 társának nevét az osztrák haditörvényszék ítélete alapján, távollétükben a bitófára akasztották. És eljött Magyarország gyászos korszaka. Kivégezték a nemzet legendás hőseit. Ugyanezen a gyászos október 6-án lőtték agyon Magyarország első felelős miniszterelnökét Batthyány Lajos grófot, kit eredetileg kötéláltali halálra ítéltek, de nyakán sebet ejtett a börtönben és így kénytelenek voltak golyó-ra «kegyelmezni» a kivégzés módját.

Kossuth elbujdosott. Eljutott Angliába és Amerikába és mindenütt a magyar szabadsághős szerencsétlen hazája érdekében dolgozott. Végül Turinban, Olaszországban telepedett le. Ott élt halála napjáig. Tisza Kálmán kormány idején szó volt Kossuth Lajos magyar állampolgárságának visszaadásáról, de leszavazták.

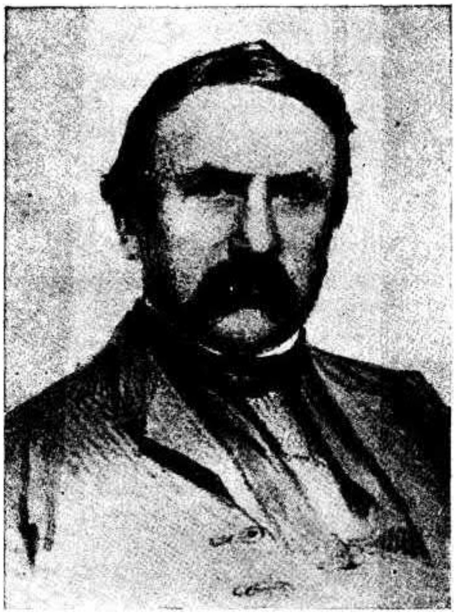
A nagyfokú hálátlanság megmutatkozott Kossuth Lajos halála után is. Ugyanis két nappal a halála után Budapesten, a képviselőház ülést tartott. Bár Bánffy Dezső báró házelnök, a szokásos udvariassági bejelentést megtette és ezt a ház valamennyi tagja feketébe öltözve, felállva helyéről hallgatta meg, — de már Justh Gyula, Herman Ottó és gróf Apponyi Albert ama nagyrészt egybehangzó indítványait, hogy a képviselöház költségén emlékszobrot állítsanak: *elvetették.* Justh Gyula indítványát 93 igen, 229 nem; Hermann és Apponyi indítványát 142 igen és 199 nem szavazattal vetették el.

Azóta nagyot fordult a világ. Nemcsak Kossuth Lajost, hanem a megkoronázott magyar Királyt is megtagadták, hova-tovább magát a világot teremtő és fenntartó Úristent is,*) és mi mégis, nem esküszegő lázadásról, hanem «őszirózsá»-ról és «balszerencséről» beszélünk. —

****) Ugyanott 97. I.

*) Lásd a kommün-nek nevezett zsiványuralmat.

kből.





Ki volt Deák Ferenc?

«Mátyás király óta nem volt nagyobb halottja Magyarországnak, mnit most.*) — A haza bölcse, a haza atyja, az alkotmány visszaszerzője halt meg; a legnagyobb államférfiak egyike, kiket a történelem látott, dőlt ki; a legdicsőbb elme működése állott meg, a legnemesebb szív szűnt meg dobogni, a legtisztább jellem veszett ki az élők közül s lett a történeté: *Deák* Ferenc folyó (1876) évi január 98-án szemét az örök álomra lehunyta. A nemzet sokkal, csaknem léteiével adós neki, ki a legnehezebb időben nem esett kétségbe az ország jogai és a nemzet létele fölött, s páratlan bölcsességgel ragadta meg a pillanatot, melyben mindent, ami elveszettnek látszott, visszaszerezhessünk, s épen annyi kitartással, mint mérséklettel küzdött a nemzet alkotmányáért jogaiért, s jövőért.

Jellemét például vehetnénk, fajunk eredendő bűneink felszeg és

*) Vasárnapi Újság 1876. február 6-iki száma.

bűnös irányait levetkőznők magunkba, mint ő az emberi lehetőség mértékéig levetkőzte, ellenben erényeit, melyek összpontosulva voltak benne fel tudnók ölteni mi is.»

«A magyar lelkesülni tudó nemzet, eget vívni képes; balsorsban és erős csapások közt nagy elhatározásokra hajlandó, de hamar elbizakodik, a szerencsében túlhajt, a jólét mámorában, s ha lelkesedése elmúlik megernyed a tettben.

Deák példájából meg kellene tanulni a következetes kitartást, d szerencse incselgései közt a bölcs mérsékletet s a lelkesedés elhatározásainak lankadatlan keresztülvitelét, mikor a munka és önfeláldozás nehezebb feladatai következnek.»

Majd így folytatja:

«Nem nemzeti bűnünk ugyan, de a kor ragályozó befolyása alatt nálunk is terjengő s már-már ijesztő méretekben mutatkozó kór jelenség, az anyagi érdekhaj hászat, mely minden áron pénzt sóvárog, hogy fényüzési s élvhajlamát kielégíthesse, mely szédelgésekben rohan, s pénzért semmitől sem irtózik, mely hivatalt és befolyást keres, hogy közel juthasson a pénzforráshoz., s beleveti magát az árba, mely felszínen csillog, alján iszapot és sárt hömpölyget.

Deák élete legyen előttünk az önzetlenség és egyszerűség példája, melyhez hasonlót, csak a régiség mutathat föl, mely ma szinte hihetetlennek és mythosznak lászanék, ha szemmel látott tanúi nem lettünk volna, hogy egv ember, ki, egy ország sorsát tartotta kezében, kit nagy esze, hatalmas cselekvése a legmagasabb polcra emelhetett: *műve bevégzztével, az egyszerű magánéletbe vonult vissza, semmi nemzeti jutalmul el nem fogadott,* s megmaradt szegénységben, mely csak saját korlátolt igényeit elégíté ki, de a bőség és felesleg legmérsékeltebb színvonalán is messze alul maradt.

Oh bizony, ha Deák elméjében, szelleme ritka adományaiban nem osztozhatunk is, de mindnyájan megtanulhatjuk tőle a szenvedélyeinken és hiúságainkon uralkodó mérsékletet, meg az *önzetlenséget;* s ha még életének és példájának áldása még nagyobb volna rajtunk, mint működésének oly nagyszerű eredményei. E meggyőződés hatja át lelkünket midőn most, e nagy ember ravatalánál állunk, s még egyszer lelkűnkbe véssük a halott arcának nemes vonásait, s visszaidézzük emlékünkbe az élőt.

Deák Ferenc 1803. október 17-én Söjtörön, Zalamegvében született. Atyja Ferenc, ki maga is gazdálkodott középszerű birtokán. Két fiút és két leányt nevelt föl. Az idősebb Antal, világos fejű és nemes jellemű férfiú volt, ki a: közügyekben részt vett és nagy közbecsülésnek örvendett. Az 183м - 36 években tartott országgyűlésen Zalamegye egyik követe volt,

de minthogy a reform törekvések iránt nem érzett magában kellő lelkesedést, önként visszalépett és maga helyett öccsét Ferencet küldte föl, *«kinek több esze van a kisujjában — írta Deák Antal — mint benne egész magában»*.

Középiskoláit Keszthelyen, Pápán és Nagykanizsán, — jogot Győrött végezte. Onnan Pestre jött jurátusnak és itt az ügyvédi vizsgát is letette. Azután hazament Zalába. A megyénél tiszteletbeli ügyész lett Munkaköre az úrbéresek ügyeinek védelme volt. Csakhamar az árvaszék jegyzője, majd elnöke lett és táblabíró. Fizetéses állást soha sem viselt és magánosok által díjazott ügyeket soha nem vállalt.

Széchenyi István gróf 1825. évben kezdte hirdetni a reformeszméket és Deák Ferenc Széchenyihez csatlakozott.

Deák első beszédét 1833-ban tartotta lengyelek ügyében. Ékesszólása és tiszta logikája közfel tűnést keltett. Helyes parlamenti érzékel és személyes jellembeli nagysága, még az ellenzék előtt is a legnagyobb tiszteletet keltette.

Kerületi vitákban elmondott magasszámyalású beszédeiből azokat, melyek *a vasúti törvénnyel és a vasutak létesítésével kapcsolatosak,* a üneg-felelő helyen fogjuk megismerni. — Most meg Deák Ferenc államférfim bölcsességéről szólunk néhány szót. Amikor 1848-ban Batthyány Lajos grófot kabinetalakításával bízta meg V. Ferdinánd király, addig nem alakította meg kormányát, míg Deák Ferenc fel nem jött és meg nem ígérte, hogy elvállalja az igazságügyi tárcát.

A szabadságharc elején visszavonult kehidai birtokára és gazdálkodott. Amikor az uralkodó 1861-ben összehívta az országgyűlést, Deák Ferenc két felirati javaslatában megdönthetetlen érveléssel mutatott rá a nemzeti elévülhetetlen jogaira. A második felirata végződött azzal az örökké emlékezetes mondattal: *«Ha kell, tűrni fog a nemzet csüggedés nélkül, — mint ősei tűrtek és szenvedtek, hogy megvédhessék az ország jogait, mert amit az erő és hatalom elvesz, azt az idő és a kedvező szerencse ismét visszahozhatja, de amiről a nemzet — félve a szenvedésektől önmaga lemondott, — annak visszaszerzése mindig nehéz és mindig kétséges»*.

Az eltemetett magyar alkotmány visszaszerzője volt Deák Ferenc. A nemzeti ébredés idején — a múlt század elején — pedig a két legnagyobb lángelme: *Kossuth* Lajos és *Széchenyi* István gróf izzó hazaszeretet diktálta nagy vitái között képviselte a magyar nemzet szilárd erkölcseit. Hol az egyik, hol a másik mellett látjuk végtelen egyszerűségében és bölcsességében megnyilatkozni. Az ő beszédei és írásai a legfényesebb bizonyítékok a’ mellett, hogy Széchenyi és Kossuth között: sohasem elvi, hanem csak

taktikai különbségek voltak. A tempóban tértek el, de mindketten *önzetlenül* és *határtalanul* szerették a «felséges Hazát» és épen ez okozta tragédiájukat: mert a nyugodtságot és Deák Ferenc bölcsességével párosult hiúság-mentességet, a Mindenható, — a lángelméjük mellé, — nem adta örökül nekik, s így avatta őket *hősökké* a történelem.

Az egyik az élőhalottak birodalmában, a másik a hontalanságban húnyta le örök álomra könnyes szemeit, távol a szeretett Hazától, — melyért az Űr Jézusként, önmagukat adták, hogy a hazaszeretet ragyogó példájával elkövetkező századok és ezredek magyar szíveit gyújtsák lángra és nagy tettekre lelkesítsék, ha az idők járása megnehezül felettünk.

1866-ban a poroszok Königgrátznél megverték az osztrákokat Az urralkodó már ezelőtt magához kérette Deák Ferencet. És a lovagias magyar nemzet legnagyobb fia, e súlyos percekben sem használta ki a helyzetet. Most sem kért többet, mint, leigázottságunkban, a magyar nemzet jogainak visszaadása ügyében kért. I. Ferenc József könnyekre fakadt és felkínálta Deák Ferencnek a m. kir. miniszterelnöki méltóságot. Deák finom udvariassággal elhárította a nagy megtiszzteltetést. Maga helyeit gr. Andrássy Gyulát ajánlotta, kit — Deák szerint — a Gondviselés adott e nemzetnek.

Deák Ferenc koporsójára Magyarország védangyala: Erzsébet királyné Őfelsége helyezte el koszorúját, ki hosszasan imádkozott az egyszerű külsejű Magyar, — örökmoll-ba halkult, — drága szíve fölött, mely lehetővé tette azt, hogy a Nemzet, a Királyával boldog harmóniában találkozhatott. —

2. FEJEZET.

A pest—kőbánya között létesített „lebegő“ (próba) lóvasút. — V. Ferdinánd király. — Az első magyar vasúti törvény keletkezése és e körül támadt nehézségek. — A javaslatot V. Ferdinánd király kétszer küldte vissza szentesítés előtt. — Az 1836. évi XXV. — 1840. évi XVIII. és 1840. évi XL. törvénycikkek.

A pest-kőbányai lófogatú vasút.

Bodmer badeni nagyheroegségi sóbányaigazgató figyelmes lett egy Bollinger nevű bécsi mechanikusnak «*lebegővasút*» találmányára és felkereste. Minthogy a mechanikus szegényember volt: örömmel egyezett bele, hogy az általa megjavított úgynevezett *Palmer*-rendszerű vasútat közösen szabadalmaztassák. Ez a Palmer rendszerű vasút, lényegében a mai drótkötél pályához hasonlított, ahol a drótkötelet egy oszlopsoron nyugvó sínszál helyettesítette. Két-három méter magas oszlopsorra erősített sínszálon guruló kerék tengelyét a függő kocsiba rakott egyenlően elosztott teher tartotta egyensúlyban. A tengelyről csapágyon lefelé csüngő járómű, lóerővel vontatva, — roppant kezdetleges közlekedési eszköznek bizonyult. Ezt Bollinger mechanikus olyképen javította meg, hogy az egy-sínszál helyett, kettőt alkalmazott, s így a két sínszálra négykerekű járművet helyezett. De még ez is csak — a talaj fölött két-három méter magas — oszlopsoron épített sínpálya volt.

Az akkori időkre jellemző, hogy ezt a primitív vasútat akarták Pest-Szolnok között kiépíteni. *Báró Wencheim József* elnöklete alatt egy részvény-társaság alakult. — *József nádor* is támogatta az ügyet. 1827. április 8-án kiadott engedélyokmányát vasúttörténet szempontjából *a legelső magyar vasút-engedély*-nak nevezhetjük. De elővigyázatból a *«vasúti gyors szállítás előnyeivel való megismerkedésre»* elegendőnek tartotta, ha csupán Peat határától Kőbánya téglagyárakig építik meg.

Ez az óvatosság József nádor helyes érzékére vallott. Ugyanis 1827 június 8-án Medárd napján a pesti vásárra összegyűlt közönség szemeláttára kezdték építeni, hogy az érdeklődés minél nagyobb legyen. Egy hét múlva már: június 16-án az elkészült részt ki is próbálták, de — minthogy az oszlopok távol voltak egymástól, — a vasút összedőlt. Sűrítették az oszlopokat és így az egész Kőbányáig kiépített vonalat 1827. Szent István napján, (augusztus 20-án) József nádor adta át a forgalomnak.34)

Délután fél-öt órakor 6 kocsival, benne 300 mázsa téglával indult Kőbányáról a vonat. Egy ló vontatta gyorslépés sebességgel. A 7.58 km utat akadály nélkül, egy óra alatt tette meg. Azután még négy kocsit kapcsoltak hozzá, benne 68 gránátos katonával összesen 448 mázsa terheléssel, két magyar lóval egy órán belül érkeztek.

Eleinte ment a szállítás. Azonban a gyakori javítások miatt szünetelő vasút használatát abbahagyta a közönség. A vasút ennek következtében megbukott. Pontosan 8 hónapra a megnyitás után 1828. március 20-án a közgyűlés elhatározta a «*.lebegő-vasút*» lebontását és az anyagát eladták báró Sina Simonnak és gr. Széchenyi Istvánnak. Az előbbi a Lánchíd előmunkálataihoz, az utóbbi tűzifának használta fel.*) Az *«első vasutasságot»,* mely két kocsisból és egy jegyszedőből állott, szélnek eresztették.

A lebegő vasút gondolata mégegyszer felmerült: szitányi Ullmann Móric Győr-Mosony között akart ilyent létesíteni, a Duna alacsony vízállására való tekintettel, de a nádor nem járult hozzá.

[34]) Képessy Árpád: «A magyar vasútügy története». Budapest, 1908. 27. 1. és Bognár Józsefnek a «Tudománytár» 1838. évi harmadik füzetében írt tanulmánya.

*) Széchenyi a Pest-vármegyei közgyűlésen említette, hogy ő vette meg a vasút faanyagának egy részét tűzifának. — (Széchenyi István összes művei VI. köt. 692. 1.)



Haske-Pollák fametszete.

V. FERDINÁND KIRÁLY.

az első magyar vasúti törvény *szentesítője.*

1835. március másodikén örök álomra hunyta le szemét I. Ferenc király és császár. Talán soha sem fogja megtudni a nemzet, hogy I. Ferenc lelkében mi lakott? Metternich főminisztere egészen eltakarta a magyar nemzet elől. De amennyit megtudott róla Metternichen keresztül: elég volt ahhoz, hogy az ország többsége a hagyományos loyalitáson kívül semmiféle rokonszenvet ne érezzen iránta. — A március *k-én* tartott elegyes gyűlés, mely a király haláláról jegyzőkönyvet vett fel, ezt írta: *«enyhülni látszik a közfájdalom érzése ezen kegyes királyi levél, vigasztaló, lelkes tartalma által, mintegy megnyugtató biztos reményt nyújtva a kétesnek tetszhető jövendőre nézve; annyira derűiének a jelenlevők busongva aggódó elméik, hogy szorongó elfogódottságuk mellett is hangos éljen-kiáltásra fakadónak»* .*) De akik I. Ferenc király ellen Habsburg gyűlöletet éreznek, ne felejtsék el, hogy a királynak tanácsadói voltak és ezek közül ez a jó magyar nevű Cziráky Antal gróf Magyarország országbírója is, kinek tanácsait elég gyakran kikérték: *a magyar nyelv hivatalossá tételét «veszélyesnek» tartotta az alkotmányra nézve» **)*

*) Szilágyi: A magyar nemzet története IX. k. Ballagi 1815—1847-ig 366. 1.

**) Ugyanott 365. 1.

V. Ferdinándot már atyja életében megkoronázták.

Sok vita volt afölött, hogy I. vagy V.-ik Ferdinánd legyen. — Az ellenzék ragaszkodott a magyar nemzet függetlensége érdekében ahhoz, (u. i. Ausztriában még Ferdinánd néven nem volt császár, tehát ott I. Ferdinánd néven lépett trónra), hogy az *V. Ferdinánd* megjelölés domináljon. Metternichen kívül, még a magyar főrendek is kardoskodtak *1. Ferdinánd* mellett. Végre a király megunva a sok vitatkozást: leiratot intézett, melyben I. Ferdinánd megjelölést ajánlotta a rendeknek. De Beöthy Ödön és Deák Ferenc kifejtették, ha most engednek, akkor soha többé nem használhatják az V. Ferdinánd megjelölést és így lett */. Ferdinánd osztrák és V. Férdinánd. magyar uralkodó* egy személyben. —

V. Ferdinánd király uralkodásának idejében történt *& legelső vasúti törvény megalkotása, az első gőzüzemű vasút megépítése* és *üzembehelyezése.* (A törvényjavaslat tárgyalása, valamint a szentesített törvény szövege, a következő lapokon olvasható).

Az első vasúti törvényjavaslatot is .kétszer ide-oda küldözgették, de itt Deák Ferenc ékesszólása is hiábavaló volt, mert a főrendek támogatásával, a királyi akarat győzött, a nemzet akaratával szemben. Az engedélyezés nem a nemzet, hanem a király jogává vált.

18/Í7. november ia-én V. Ferdinánd király által a pozsonyi prímáspalotában az alsó- és felsőház vegyes ülése előtt felolvasott királyi előadások főpontjai a következők voltak: nádor választás. (U. i. József nádor halálával megüresedett nádori méltóságra István főherceget, József nádor fiát választották meg). A katonaság élelmezésének és elszállásolásának ügye. A szabad királyi városok, egyházirend és a szabad kerületek országgyűlési elzavazati joga. A szabad királyi és a bányavárosok rendezése. A nemzeti fekvőbirtok biztossága, s a magánhitel érdekében *telekkönyvek* és *állandó megyei törvényszékek behozatala.* Az örökváltság nehézségeinek elhárítása. A *kereskedés* és a *műipar felvirágoztatása,* elsősorban Ausztria és Magyarország közt levő *vámvonal megszüntetésével. A közlekedés javítása, a helytartótanácsban egy közlekedési osztály felállítása, a középponti vasútnak államsegéllyel való építése,* a Tisza-szabályozáshoz államsegély nyújtása stb.

A magyarok szerették V. Ferdinánd királyt. Erről szól Bajza József királyhimnusza, mely e sorokkal kezdődik:

«Áldd meg Isten Ferdinándot,
A magyar királyt.
E nemzet nagy seregiből,
Áldd meg öt lápált,

Három század óta ő az
Egy király maga,
A kinek magyar szavakra
Nyílt meg ajaka»..

3. FEJEZET.

Az első vasútitörvény körüli harcok. — A törvény-
javaslatot kétszer küldte vissza a király. — Szentesítés.
— Az 1836. XXV. t. c. és az ezt kiegészítő 1840: XVIII.
és 1840: XL. t. cikkek.

Kerek száz esztendővel ezelőtt 1836-ban született meg az első magyar vasúti törvény.[35]) Létrehozásának ideje összeesik pontosan á Lánchíd törvény megalkotásának idejével.[36]) Sőt, tényként állapíthatjuk meg azt, hogy ez a két törvény szorosan összefüggött.[37])

Gróf Széchenyi István elméjéből pattant ki a Pest és Buda városokat összekötő *állandó híd* eszméje. Az ó-konzervatív nemesek pártja, — élén gróf Cziráky Antal országbíróval, mindent elkövetett, hogy a Lánchíd javaslatot elgáncsolja és csak azért, mert a létesülő hídon majd a nemes-embernek is hídvámot kell fizetnie. Mi sem bizonyítja fényesebben Cziráky erőfeszítéseit a hídvám ellen, mint az a keserű kifakadása, amikor minden ellenállása ellenére is megszavazták a javaslatot és a törvény szentesítést is nyert: *«Ez a nap a magyar alkotmány temetésének napjai»*[38])

Pest város nemes tanácsa pedig még az országbírón is túl akart tenni a Lánchíd elgáncsolásában. Ugyanis a hídfő pesti telkéért megfizethetetlen megváltási árat követelt.

És itt kapcsolódik össze a Lánchíd-törvényjavaslat az első vasúti törvényjavaslat érdemi tárgyalásával. — Amikor ugyanis a karok és rendek értesültek Pest város eme túlságos követeléséről: törvényjavaslatukban már azt indítványozták, hogy *«az esetre, ha kárpótlás iránt Pest és Buda városaival egyezség nem jön létre, akkor bírói úton állapíttassák meg a megváltás összege».*

[35]) 1836. évi XXV. t. c.

[36]) 1836. évi XXVI. t. a

[37]) Budapesti Szemle 74. sz. Trefort Ágoston cikke 333. 1.

[38]) Fenyvessy Adolf: «Az első magyar vasút» M. Tud. Akad. 1883.4. l.

A főrendek azonban üzenetekben közölték, hogy a nádortól már értesültek arról, miszerint Pest város hajlandó a barátságos megegyezésre·, s így szükségtelen törvényben intézkedni a *kisajátításról.*

De *Vaj János,* Szabolcs megye első követe meggyőző érvekkel mutatta ki, hogy a kisajátítási jognak törvénybeiktatása immár mulhatlanul szükséges, mert fog adódni nagyon sok analóg eset, ahol majd ennek alkalmazása a közmunkák sikere szempontjából elengedhetetlen lesz. Meglepő példákat hozott fel ennek bizonyítására, mondván: «Amíg egy szegény ember malmát kettévágták egyetlen krajcár kártérítés nélkül, addig gróf Forgách a Tisza átvágását Zsurknál addig akadályozhatta, míg az általa követelt teljes kárpótlást meg nem kapta. Hiába volt három megye biztosságának minden igyekezete. Lehetetlen tehát tűrni, — mondotta Vay, — hogy egyetlen ember szeszélye megakadályozhassa a leghasznosabb közmunkát is, másfelől valakinek vagyonát kárpótlás nélkül is elvehessék».

Ezt az érvelést, — más szenvedő és előnyhöz jutott egyén felsorolásával, — megtaláljuk már Széchenyinek 183i-ben megírt és 1833-ban Lipcsében kinyomtatott, de csakhamar elkobozott *Stádiumában* is,39) nem csoda tehát, hogy Vay János indítványát meleg rokonszenwel fogadták a jelenlevő rendek és 1836. február 3, 4, és 5. napján, azt a legapróbb részletekig megvitatták. Hosszúra nyúlna ezeknek a kétségkívül igen tartalmas és szellemes kerületi ülési vitáknak ismertetése, csupán arra hívjuk' fel a fgiyelmet, hogy Vay indítványához utolsónak: *Deák* Fcrencz szólt hozzá.

Deák két megoldási lehetőségről beszélt. Nevezetesen: vagy meghatározott vasútra, útra és csatornára, — avagy minden közhasznú vasútra, hídra és csatornára akarják-e a rendek a kisajátítási jog törvénybeiktatását? Mely esetben az országos bizottság bíráskodnék.

«*Hogy melyiket fogadják el a rendek* — mondotta Deák, — *az a többség bölcs ítéletétől függ; de hogyha hazánknak nem mondom fölvirágzását, — de csak egzisztenciáját is szívünkön viseljük, — hallgatva nem vesztegelhetünk, sem pedig félszeg és időtrabló rendszabályokhoz nem nyúlhatunk».i0)*

A kisajátítási jogot tehát minden közhasznú és az ország kereskedelmének javát szolgáló vállalkozásra nézve megszavazták. Az első vasúti törvénybe (1836. évi XXV. te.) így került bele a 6. §-ként *a kisajátítás joga.*41) Deák Ferenc boldog örömmel írta meg ezt kerületének.

Nem érdektelen feljegyzés, hogy a kisajátítási jog mellett szavazott Cziráky országbíró is.

39) Ugyanott.

40) Napló 1832—36.

41) Irományok 1832—36. 7, k. 442. 1.

Az első vasúti törvényjavaslatot két ízben küldte vissza V. Ferdinánd király. Az első királyi választ 1836. április 28-i országos ülésen tárgyalták. A szövegben említett változtatásokat mind ekkor határozták el, csak a törvényhozás rendelkezési jogának elejtésébe nem akartak beleegyezni. Különösen az alsótáblai ülésen voltak nagyon szenvedélyes viták. Deák Ferencet nagyon bántotta a királyi válasz és nyugodt természete ellenére keserű kifakadással a következőket mondotta: «A *királyi válasz azért ellenezte az előbbi javaslatot*, *mert nem akarta a királyi jogokat az által megsérteni, hogy egy országos küldöttség teljes hatalommal legyen felruházva. De ha Őfelsége atyja nyomán járva, azt mondja, hogy a királyi jogokat fenn kell tartani, nekünk is gondoskodnunk kell az ország jussa fenntartásáról. És ezt a kormány, ha igazságtalan lenni nem akar, — nem ellenezheti, — ha pedig ellenezni fogja, egész tisztelettel legyen mondva, igazságos lesz azon vélemény, amit hinni nem akarok, hogy e dolgot a kormány azért gátolja, mert Magyarország boldogságára szolgál. Ha semmi se lesz ez intézetből és ha, midőn ennek kivitelét reményiettük, édes álmot aludtunk, arról nem tehetünk; de jussai feláldozásával ily jótékonyságot megvásárolni egy konstitucionális nemzetnek nem lehet. Ha e javaslatot a kormány visszaveti, ám tegye; fájni fog, de elvisszük keblünkben az eziránti keserű érzést. Vájjon nyerni fog-e ezáltal a kormány, azt meg fogja mulatni a jövendő*».[42])

Ezzel a változtatással sem került szentesítés alá az első vasúti törvényjavaslat. Visszaküldték másodszor is: 1836. április 3o-án, mely szerint a királyi válasz megint megtagadja a megerősítést és azt kívánja, hogy a *törvényhozásnak fenntartott rendelkezési jogot hagyják ki a javaslatból.*

1836. május i-én tartott ülésben a karok és rendek arra való tekintettel, hogy a törvény úgyis csak ideiglenes jellegű lesz, eleget tettek a király kívánságának. Így már 1836. május 2-án szentesítette.

A legelső magyar vasúti törvény.

Az 1836: XXV. t.-czikk. Az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról,[43])

A legközelebbi országgyűlésig, melyen a haza közjavát előmozdító magános vállalatok iránt a Törvényhozás kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik, hogy:

[42]) Képessy Árpád: «A magyar vasutügy története» Wodianer 1908.24.1.

[43]) A Magyar törvények, zsebkiadás az 1836—61 orsz. gy. törv. c. 1874. (Lampei Róbert) 160. 1.

1. §. Minden oly magános személyek, vagy társasági egyesületek, melyek

1- ször Pestről Bécs felé Ausztria határszéléig.

2- szór Pestről a magyar tengeri révpartokig.

3- Szór Pestről Zimonyig.

4- szer Pestről Morva és Szilézia széléig.

5- ször Pestről Galiczia határszéléig.

6- szor Pestről Erdélyig Kolozsvár felé.

7- szer Pestről Erdélyig Nagy-Szeben felé.

8- szor Bécstől s illetőleg Ausztriának határszéleitől egyrészről a magyar tengeri révpartig, másrészről Eszékig és így tovább Törökországig.

9- szer Bécstől s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyarországon keresztül Krakkóig.

10- szer Nagy-Szombattól Kassáig.

11szer Kassától Krakkóig.

12- szer Miskolcztól Galiczia s Oroszország felé.

13- szor Sziszektől a magyar tengeri révpartokig, az ország kereskedésének előmenetelét eszközlő vízcsatornák, vasutak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a feljebb kijelölt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánosan, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkészítését vállalják magukra, a jelen törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.

2. §. Minhogy az ily vállalatok eleve nagyobb készületeket és felméréseket kívánnak, midőn a vállalkozók oly előmunkálatokat tenni szándékoznak, magokat esetről-esetre az illető köztörvényhatóságok előtt jelentsék s ennek megtörténtével a megyék ugyan szolgabíráiknak és esküdtjeinek, a szabad kir. városok és külön por táj ú kerületek pedig tanácsbeli tagjaiknak egyikét az efféle munkálatokra alkalmaztatandó földmérőknek, vagy egyéb személyeknek minden akadályoztatás elhárítására szükséges és gyors segedelem nyújtása végett tüstént rendeljék ki, kiknek kötelességükben fog állani az is, hogy az előmunkálatok alatt történhető minden károkat sommás utón, s egyedül a birtokon kívüli fellebbvitel fenhagyásával, ítéljék meg, s a károsított birtokosnak rögtöni teljes elégtételt szerezzenek; hogyha pedig valaki megítélt kárának valóságos lefizetése után is az előmunkálatok teljesíthetését gátolná, annak ellenkezését az illető köztörvényhatóság hatalomkar rendeléssel is múlhatatlanul háríttassa el.

3. §. A vállalatok egész vonalába eső földek és épületek tulajdonosai kötelesek az e végre szükséges és egyedül ezen czélra fordítandó helyet tökéletes és teljes mértékű kárpótlás mellett általengedni s miután a hely-

nek átengedését és annak mennyiségét a főkormányszék meghatározandja, ha a kárpótlás felett a tulajdonosok a vállalkozókkal még nem egyesülhetnének, a megyékben ugyan az alispán, szolgabíró és esküdt társaival, a szabad királyi városokban a városi saját határon belül a törvények értelmében a városi tanács, a külön por táj ú kerületekben, továbbá, ha a kérdés az egyes lakosok birtokát illeti, a helybeli tanács, ha pedig egy egész község birtokát illeti, a kerületi törvényszék, végre, ha a kérdés, jelesen az egyesült kerületek által közösen bírt, s jövedelmeiket a kerületi pénztárba adó földekről forog fenn, az ország nádora, mint a jászok és kunok grófja és bírája által rendelendő bíróság, legelsőbben is a meghecsülendők megbecsülését megtévén, a tulajdonosok és vállalkozók közötti egyességct eszközölni igyekezzenek, ennek nem sikerülése esetén pedig a feleknek meghallgatásával, és minden a tárgyra tartozó adatok és körülményeknek megfontolásával sommás úton szabják és ítéljék meg, hogy a vállalkozók a tulajdonosoknak minő kárpótlással tartozzanak? s ítéleteiket a törvényes orvoslásoknak általános kizárásával tüstént vegyék teljesedésbe; az ítéleten meg nem nyugvó fél részére a birtokon kívüli felebbvitelnek egész a legfőbb törvényszékig való folytathatása, oly nyilvános hozzátétellel engedtetvén meg, hogy az ily sommás úton elitéit pereket a felebbviteii ítél őszékek közelebbi összeülésök alkalmával múlhatatlanul felvenni és elítélni tartozzanak.

4. §. Ezen vállalati munkánknak használatától az utasok és szállítók által mindeii különbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék, és hány esztendőkig tartson? a főkormányszék a vállalkozókkal kötendő alkú által fogja meghatározni s határozatában a kijelölendő esztendők lefolyásáig legkisebb változtatás sem történhetik.

5. §. Minden kérdéseket és körülményeket, melyek a legfeljebb érdekletteken kívül még a szerződési egyezkedések és határozatok alkalmazásával, vagy későbben is, a bérszedésre engedett esztendők lefolyásáig magokat előadhatják, bírói ítéletteli elhatározást kívánnak s a jelen törvény 3. §.-ában kijelölt bíróságok, és az ugyanott megrendelt útak és módok követésével a fennálló törvények értelmében igazságosan határozzák el.

6. §. Mi illeti a vállalatok vonalában eső úrbéri földekért nyerendő kárpótlást, a jobbágytelki a végre fordítandó állománynak földesura köteles, a miatt az úrbéri lajstromot megigazítani s illető jobbágyának kilenczed és egyéb adózásait, szolgálatait, igazságos arányban leszállítani, s mindezekért magát azon földesurat, a jobbágyot pedig annyiban, a mennyiben a fentebbi IV. törvényczikk 6. §.-a által tulajdonított haszon-

vétel szabadeladási jussában szenved csonkulást, teljes mértékű kárpótlást illeti, megjegyeztetvén az, hogy az ily úrbéri földek iránti értekezések alkalmával az illető köztiszti ügyvédek is jelen legyenek és meghallgattassanak.

7. §. A vállalkozók ugyan a vállalat utáni közadózástól felmentetnek, tökéletesen biztosítatnak arról is, hogy vállalatokra nézve minden önkényes adózástól és taksáltatástól mentek lesznek: mindazonáltal az úrbéri kisajátított és a vállalat helyéről használt javakra aránylag eső adót megfizetni tartoznak; nemkülönben mindazon mesteremberek, felvigyázók és cselédek is, kiket a vállalkozó a munkálatokra és szolgálatokra fordítandanak, ha különben nem nemesek az adózási fennálló rendszer szabályai szerint adózni köteleztetnek.

8. §. Az ily vállalatokra való felügyelés az illető köztörvényhatóságokra tartozik, továbbá az akár véletlenül, akár hibáiból okozott károkért a 3. §-ban kijelölt bíróságok a kárnak' ahhoz értők által megbecsültetése után ugyan az említett paragrafusban megrendelt sommás úton és minden törvényes orvoslások általános kizárásával, s egyedül a birtokon kívül fellebbvitelnek egész a legfőbb törvényszékig való folytathatása fennhagyásával a vállalkozók részére rögtön teljes elégtételt szerezzenek s ezenfelül ,kik szegénységük miatt a kárt megtéríteni nem képesek ezen törvény átalhágására, a büntetés elmaradásának reménységével magukat ne kecsegtessék az ilyenek s szinte mindazok, kik hibából, vagy éppen készakarva okoztak károkat, mint közfenyíték alá eső vétket elkövetett személyek a köztiszti ügyész felperessége alatt ellenök az illető köztörvényhatóság törvényszéke előtt indítandó per útján megszabandó, s tetteik mivoltához mértéklendő büntetés alá vonassanak. Végre:

Mindazok, mik a jelen paragrafusban foglaltatnak kölcsönös viszonossággal a vállalkozó úgy a szolgálatokban lévő emberek által másoknak okozott károkra és a kártévők megbüntetésére is egyaránt és oly nyilvános hozzátételre terjesztetnek ki, hogy a szolgálatokban lévő embereik által okozott károkért, ha azok fizetni képesek nem lennének fennmaradva az azokon leendő követelések teljes elégtétellel magok a vállalkozók tartozandanak».

* *
*

Ez az első vasúti törvény csak ideiglenesnek lett szánva, melyet az alábbi két törvénycikkel 1840. évben kiegészítettek:

Kiegészítő törvények.

1840: XVIII. és 1840: XL. t.-cikkek.

«Az 1840. XVIII. te. (a részvénytársaságokról) 3. fejezet 55. §: akik részvénytársaságot akarnak alakítani, a váltótörvényszékhez írásban beadni kötelesek az alakulandó társaság célját azon adatokat, melyeken a kitűzött cél elérésének lehetősége alapul világosan elkülönözvén a bizonyosokat a valószínűektől és bizonytalanoktól, b) a szükséges tőke mennyiségének közelítő kiszámítását, c) a részvények számának befizetési idejének s elosztásmódjának előleges feljegyzését, vagyis a részvénytervezet, melyben annak is ki kell jelölve lennie: vájjon az alapítók szándékoznak e az összes részvényeknek valamely részét és jelesen mennyit a közönségnek: nyilvános átírás útján átengedni, d) az alakulandó társaság előleges alapszabályait. Ezen oklevelek letetetvén a váltótörvényszéknél megtekintésük mindenkinek megengedtetik, e) Ha az alakítandó részvénytársaság nem tisztán kereskedőtársaság, vagy ha az 1836.: XXV. te. rendelete alá tartozó vállalat létrehozását szándékolja, akkor az előbbi pontokban megemlített okleveleket még a helytartótanácsnak is be kell mutatni».

«Az 1840.: XL. tc. Az 1836: XXV. törvényben az ott kijelölt vonalakra nézve a magános vállalkozók javára foglalt kedvezések egy Bécstól Magyarországon keresztül Triesztig vezetendő vasútépítési vállalatra is ezennel világosan kiterjesztenek».*)

Az 1836. XXV. te. első vasúti törvényt egyesek hiányosnak tartották, mert az *államraszállás* kérdését nem rendezte. Csak persze azt felejtették el, hogy nálunk nem volt vasútépítési kedve senkinek, viszont az államnak a vasutak létesítéséhez pénze nem volt. Vasútra pedig szükség volt. Amíg.: Franciaországban! 4—5 hatalmas pénzcsoport versengett egy-egy vasútvonal kiépítésének engedélyéért, Amerikában meg egyenesen vállalkozási rohamokat kaptak a tőkepénzesek, addig nálunk, — sajnos — a dunajobbparti vasút, az építés elején megbukott. Tehát nekünk édesgetni kellett a vasútak létesítéséhez a vállalkozókat. Még a díjszabási- joggyakorlását is a vállalkozóra kellett bízni, csupán azt kötötték ki, hogy a főkormányszékkel megkötött szerződés szerint — az engedély tartalma alatt — változatlanúl megmaradjon a szállításidíj.

*) Mindhárom (tehát az 1836: XXV. t. c., az 1840: XVIII. t. c. és az 1840: XL. L c.) vasúti törvény az 1848: XXX. t. cikkel teljes egészében hatályon kívül helyeztetett. — Ennek a törvénycikknek 1. §-a így szól: *«Felhatalmaztatik, a felelős ministerség, hogy a készülőben levő vasutak, s megkezdett vízszabályozásoknak, ha és amennyire azok a közkereskedést előmozdítják, lehető folytatásához s befejezéséhez segédkezet nyújtson, s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa».*

4. FEJEZET.

A pozsony—nagyszombati lóvasút. — A jobbparti vasút építés közben megbukott. — Harc a balparti vasúttal.

A pozsony—nagyszombati lóvasút.

MAGYARORSZÁGON *megnyitott* második vasút is lóüzemű volt. Csak ez már *nem lebegő,* hanem a talajra helyezett kereszt-gerendákra (talpfákra) erősített tölgyfa hosszgerendákon végigvezetett kovácsolt vassínpálya volt: *Pozsony* és *Nagyszombat* között.

Ennek a vasútnak megépítésére akkor kaptak kedvet az érdekeltségek, amikor *Bognár József* érdekes és alapos tanulmányát elolvasták, mely a bécsi báró Rothschild által *Becs* és *Bochnia* (Lengyelországi sóbányák) között létesített vasútjáról számolt be.[44])

Különös ösztönzésül hatott az a körülmény is, hogy ebből a Bécs-Bochnia között megépült vasútból NérnetWagram állomástól-Pozsonyig, már egy kiágazó szárnyvonalat is megépítettek.

Erre a pozsonyi nagykereskedők és a környék földbirtokosai számszerint tizenheten mozgalmat indítottak, hogy e szárnyvonalhoz csatlakozó négy pozsony vármegyei szabadkirályi várost: Modort, Bazint, Szentgyörgyöt és Nagyszombatot Pozsonnyal összekötő vasútat megépítik és ezzel belekapcsolódnak a meglevő forgalomba.

1838. június 15. napján az «Első magyar pozsony-nagyszombati vasút» társaság, a helytartó tanácstól építési engedélyt kért, de csak 9 hónap múlva 1838 március havában kapta meg. Az előmunkálatokkal a társaság *Schönerer* Mátyás mérnököt bízta meg, — ki már a Linz-Gmunden között megépített vasútnál nagy jártasságot szerzett. A terepszemle kedvező volt. — Az építés vezetésére sikerült megnyerniük a helytartó-tanácstól a Duna térképező kir. igazgató mérnököt: *Hieronymi* Ottó

[44]) «Tudománytár» 1838. III. füzet. Bochnia és Bécs közötti vasút és egyéb vasútakról szóló tanulmány.

Ferencet (a későbbi miniszter édesatyját), ki mellé az ugyancsak vele-dolgozó *Lechner Gyula, Reitter Ferenc, Rauschmann Gusztáv* és *Perleberg Gusztáv* mérnököket rendelték.

A vasútat 1839. évben kezdték építeni. —- A 49-5 kilóméter hosszú vonal építését 18 46. májusában fejezték be. *Június 3-án nyitották meg.* Még ez év október végére *Szeredig* is meghosszabbították és november elsején azt is megnyitották. — Már eredetileg úgy építették, hogy később gőzüzeműre át lehessen alakítani.

1872. október 10-én futott rajta az utolsó lóvonat. Ez után már gőzüzeművé alakították át. — Érdekes feljegyzés, hogy huszonöt esztendőn keresztül mindig reménykedtek, hogy majd csak megjavul a forgalom a lóvasúton. De hiába. Amikor elhatározták, hogy átalakítják gőzüzeműre, akkor, íme · a lóvasút fellendült és elérték üzletileg azt a forgalmat, amire a vasút létesítésekor számításukat alapították.

A lóvasút személyzetét átvette a gőzüzemű vasút.

Duna-jobbparti vasút.

Még mielőtt az első vasúti törvény szentesítést nyert volna, már 1836. február a 6-án [45]) *báró Sina György* görög származású dúsgazdag pesti és bécsi bankár előmunkálati engedélyt kért és kapott a magyar udvari kancelláriától, egy Béosből Győrbe és ugyancsak Bécsből, de Sopronon át, — Győrbe vezető vasútvonal tanulmányozására Sína megbízta Schőnerer Mátyás mérnököt, hogy terepszemlét tartson a készítendő vasútvonal céljából. A nevezett mérnök el is készítette a tervrajzot és az előmunkálati engedélytől számított egy év múlva: 1837. február 27-én már Sina báró vasútépítési engedélyt kért V. Ferdinánd királytól. Az építési engedélyt 1837. december 19-én a király jóváhagyta*) és 1838. január 2-án már kézbesítették is ezt Sina bárónak. 1838. április 2-án a magyar és osztrák lapokban már meg is jelent március 20-áról keltezve Sina felhívása a részvényjegyzésre. Sina ígéretet tett még arra is, hogy a győri vonalat, — egyrészről Budáig, — másrészről Triesztig meg fogja hosszabbítani.

Erre a szép ígéretre Buda fővárosunk: báró Sina Györgyöt kitörő lelkesedéssel díszpolgárrá választotta.[46])

[45]) Fenyvessy Adolf: «Az első magyar vasút». Bp. M. Tud. Akad. 1883. 53. 1.

[46]) Ugyanott 54. 1.

Csakhogy a tervek megvalósítása Sinának esze-ágában sem volt. Igaz, hogy roppant gazdag ember volt Sina. De minden fölösleges pénzét a Duna gőzhajózási részvényekbe és a Lánchíd munkálataiba fektette.

Erre a tényre később *Szluha* Imre, a jász-kunok követe 1844· július 16-án tartott 238. kerületi ülésen mutatott rá. Ugyancsak ezen kerületi ülésen *Szentkirályi* Pest megye követe ezt a tényt még azzal is bizonyította, hogv a *sopron-győri vasútvonal* részére megvásárolt fákat Pozsonyban, a Dunaparton, az építés megkezdése előtt, illetve megkezdése helyett: *eladtál:*. A vasútépítés a győri vonalon, nagyon vontatottan haladt.

Tényként állapíthatjuk meg azt, hogy Sina báró ezzel a vasút-építésével *csak el akarta riasztani* a Duna túlsó partján feltűnt élelmes szitányi *Ullmann* Móric-féle pénzcsoportot, mely 1887. november i4-én kapott előmunkálati engedélyt a Duna *balpartján* Bécsből Pozsonyon át Pestre és Pestről Debrecenbe vezető vasútvonalakra. *Sina esede a gőzhajózást akarta a konkurrenciálól megszabadítani.*

Ebben az időben az ország, mint a megbolygatott méhkas, a Duna jobb- és balpartján keletkező vasutak ügyével volt elfoglalva. Minthogy úgy Sinának, mint Ullmannnak az országban megvolt a maga tábora, ennélfogva az ország véleménye a vasútlétesítést illetőleg kettészakadt.

Gróf Széchenyi István Sina mellé állott. Meg is volt az oka. Dunántúli ember volt, közelebb állt a szívéhez a Duna jobb-partja, mint a bal-part.**) Egyébként a Lánchídépíléssel kapcsolatban is Sinával dolgozott együtt, de a legfontosabb ellentét mégis abban látható, hogy *a balparti vasút melle állott* — Széchenyi legnagyobb ellenfele — *Kossuth Lajos is.* Mi sem természetesebb, hogy- Széchenyi ellenezte a balparti vasút létesítését. Kossuth és Széchenyi politikai vitáiról egész irodalom keletkezett, ezeknek kivonatos, rövid megemlítését e mű keretében is megpróbáljuk. De hogy' Széchenyinek, kinek jövőbelátása a gőzhajózást, a Tudományos Akadémia, a Lánchíd, a Vaskapú és a vasút létesítése körül szinte csodával határos, itt egyszerűen csődöt mondott. Az országos ülésben, — amikor a középponti (duna-balparti) vasút tervezetét tárgyalták, Széchenyi a következő meglepő kijelentést tette:

«Olyan lapos téren, hol a lakosok legnagyobb része marhatartásból és fuvarozásból él, könnyen indítanak háborút a vasút ellen és főkép eleinte, mikor ingyen fognak fuvarozni a vasút semmit sem fog jövedelmezni. Attól is lehet tartani, hogy majd fölszedik a vasútat. Csak egy pár vásár alatt lesz járás-kelés, különben nyugodni fog azon a 25 *mérföld-*

*) «Benignum privilégium exclusivum» 1837.

**) Bár Széchenyi a «Tiszanölgyel» is épen úgy foglalkozott, mint a Dunántúllal. De a balparti vasútat ellenezte, — ehhez kétség nem fér, — ugyanakkor mindent elkövetett a jobbparti vasútért.

nyi pályán a lokomotív». Gróf Széchenyi a Budapesti Híradóban gróf Dessewffy Emillel vitatkozva a következőket mondotta: «*Egyébiránt épüljön, hazudtoljanak meg a vállalkozók. Én igen fogok örülni, ha Pesten egy derék pályaudvar támadand és töltések az útnak, ha nem is a gőzkocsiknak, — de legalább a Duna kiömlései ellen fog szolgálni. Áll e napló, s a jövő kor fogja eldönteni, nekem, vagy a grófnak* (Sztáray Albertnek) *volt-e élesebb belátása a jövendőbe. Ha épül az út és mi egymással gőzkocsin utazunk az érintett vonalon, akkor én hódolok a grófnak; ha pedig talán mégis gyalog lennénk kénytelenek menni Visegrád felé, akkor megint én állok magasban s ezt ítélje el a jövő kor*».[47])

Sztáray Albert grófról, — ki valóban élesen látta, hogy a balparti vasút meg fog épülni, sőt néhány év múlva már a pest-váci vonalrészt már üzembe is helyezik: még a közlekedési szakemberek sem igen tudják ma már, hogy e világon létezett.

Deák Ferenc 1839. december 6-án a kerületi ülésen szintén ilyen pesszimisztikusan nyilatkozott. Ugyanis szószerint a következőket mondotta:

«Hanem én azt hiszem, hogy Debrecen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a rendek között, ki velem együtt — tekintve a vasutaknak más országokbeli történetét, s hazánk ez alsó részének statisztikai és geographiai helyzetét, a fuvarnak e vidéken olcsóságát, — álomnak ne tartaná azt, hogy itt *valaha vasút létezhessen;* ha pedig mégis találkoznék! olyan, aki ezt hiszi, nem bánom, aludja tovább édes álmát, sőt adja Isten ,hogy az én éberségem legyen álom, — aki ezt nem hiszem, az ő álma pedig valósuljon».[48])

Úgy gróf Széchenyi, mint a «haza bölcse» elszámították magukat. Mert a középponti vasút vonala, amit Széchenyi is és Deák is lehetetlennek tartott, mégiscsak megépült. De az is igaz, hogy Ullmann Móricnak a Debrecenig való megépítéshez már semmi köze sem volt.

Az eddig megírt *vasútügytörténetek* nem igen írták meg, hogy szitányi Ullmann Móric, — még mielőtt az általa kezdeményezett és részben megépített *legelső* gőzüzemű vasútvonal *Pest-Vác* között üzembehelyeztetett volna, — lemondott még igazgatósági tagságáról is. Az is tény, hogy nem jószántából mondott le. Volt elég oka rá. A visszaélések és szabálytalanságaié egész garmadája és saját diktatúrája buktatta meg. Hiába volt a részvényes társaság nagy bizalma és a *«Vaspálya körül szerzett kitűnő érdemei*»-nek elismerése, sőt *«állandó igazgatónak*» való kikiáltása: az

[47]) Fenyvessv Adolf: «Az első magyar vasút» M. Tud. Akad. 1883.86.1.

[48]) Kónyi illanó: Deák Ferenc beszédei» (1829—1841) c. könyv I. köt. 412. 1.

1846. május 17-én megtartott közgyűlésen megválasztását visszautasította és már csak kívülről nézte a részvényekre Zichy Ferenc gróf indítványára rányomtatott sivár szépségtapaszt: *«Ullmann Móricz által alapítva.»*49)

Ullmann Pest várossal, saját mérnökeivel és munkásaival vívott ádáz küzdelmébe belefáradt és csupán mint «érdeklődő» idegen nézte az általa teivezett pályát, melyből építés közben, — az ő tudtával, avagy tudta nélkül, rokonsága kispórolta minden beletartozó harmadik talpfát. Nézte az átereszeket, melyeket bár Zimpel Károly tervei szerint igen erősnek, kettősvágány későbbi megépíthetése céljára terveztek, szemlátomást gyengére -sikerültek».50)

Elmehetett végül megnézni a magyar és lengyel végekről ideszakadt szegény tót és rutén munkások kidült fejfáit is, kiknek korai halála annak a társaságnak lelkén száradt, akik e nehéz munka elvégzése után, még az *emberi létet és a legminimálisabb egészségügyi szolgálatot sem tudták a legelső vasútat építő munkások részére biztosítani.*

A balparti és jobhparti vasútlétesítő társaságok miatt az egész ország összeveszett. Minthogy az *ország többsége Széchenyi javaslata ellenére* a l>una balpartján létesítendő vasút mellé állt, a balparti vasúttársaság felajánlotta a versengés elkerülése céljából a Sina-csoportnak, a be társulás lehetőségét.

Természetesen Sináék erről hallani sem akartak, mondván: *«Az engedélyt mi kaptuk előbb.»*

Becsben és Budán mindent elkövettek, hogy a szembenálló két harcos vasútépítő társaságot összebékítsék, — de hiába! A magyar udvari kancellária már kérdést intézett a császári és királyi általános kamarához: *«vájjon egyáltalán helyes-e a Duna mentén egyszerre két pályát építeni?»*

Hát ez biz', ez fogas kérdés volt. Amig az udvari kamara törte a fejét a helyes válaszon: 1841-ben Ausztriában kirobbant a pénzválság. Megbukott a kormány is.

Az új kormány programmjában a beígért trieszti vonal vezetését, már Magyarország kikerülésével jelölte ki. Erre megingott a bécs-győri (Sina) csoportba vetett bizalom.

A pénzválság következtében az Osztrák Nemzeti Bank a hitelt megvonta és így a győri vonalnál érdekelt bankházak és vállalatok sorra összeomlottak.

Sina az 1842 július 18-án Becsben tartotta rendkívüli közgyűlésen már bejelentette, hogy felhagy a jobbparti vasút építésével.[51]) Döbbenetes

[49]) Htt. F. 31. P. 59. 18198 sz. és a középponti vasúttársaság 1846. év május 17-én Pozsonyban tartott közgy. jkve.

[50]) Kecskés Károlv építészeti ig. s. «Technikai nvilatkozata» F. 31. P. 82.

[51]) M. K. Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 5. 3340/1842 F. 31. P. 23. 3541/1842.

csend, majd fülsiketítő lárma követte ezt a drámai bejelentést. A vasútépítő munkások ezrei kenyér nélkül maradtak. A Dunántúliak reménykedő színes álma pedig egyszeriben szertefoszlott.

A magyar és osztrák kormányszékek meghallgatások után, az udvari kamara úgy döntött, hogy a Sina csoporttól megvonta a magyar területekre kiadott összes építési- és előmunkálati engedélyeket. Sőt, az osztrák részen való befejezés után a társaság tartozik azonnal, felszámolni. A részvényekre még befizetendő hátralékos két részletet már nem kellett senkinek sem befizetnie. Végül kötelezték, hogy tegye le a «bécs-győri» nevet és helyette tartozik felevenni a — «bécs-gloggnitzi» elnevezést.

E kemény ítélet után, másfél esztendő múlva, kapott ugyan ez a társaság még egy új engedélyt Bécs-Bruck között építendő vasútvonalra, sőt a közgyűlés még a vonal továbbvezetésére is gondolt. — E tárgyban 1844· július 3o-ára közgyűlést is hirdetett.

A sajtó és a dunántúli megyék az új vasút létesítését nagyon is felkarolták. De tizenkét megye *«nem»-ja* elég volt ahhoz, hogy harminc megye «igen»-jét megakadályozza abban, hogy ebből vasút legyen.52)

Különben V. Ferdinánd király is nagyon únta már ezt a társaságot. Viszont azt sein lehet mondani, hogy Ullmannékat csak egy kicsit is szerette volna. De meg is volt az oka, hogy miért. A vasúttársaságnál kitört harcok felszínre hozták azt a rengeteg visszaélést, melynek regisztrálására egész fejezetet szántunk és a királyt méltán kedvetlenítette el a sok-sok· elibetárt visszaélés.

Ez az Ullmann-csoport vívta meg ádáz küzdelmét szabad királyi Pest városával, saját mérnökeivel, munkásaival és részvényeseivel. Ezt az 1,11-marm-csoportot hívták akkoron:

Magyar Középponti Vasúttársaságnak, mely a legelső gőzüzemű magyar (pest-váci) vasútat építette és 1846. július 15-én délután 4 órakor megnyitotta, illetve másnap átadta a közforgalomnak.

A középponti vasúttársaság létesítését az alábbiakból ismerjük:

A balparti (magyar középponti) vasút.

Amikor Szitányi Ullmann Móric megkapta a Duna balpartján vezetendő vasútvonalra az előmunkálati engedélyt, helyszíni tanulmányozásokhoz, néhány mérnököt keresett.

1838. újév napján a m. kir. helytartótanácshoz fordult és kérte, hogy az építészeti főigazgatóság néhány mérnököt engedne át a vasútvonal

[52]) A kerületi ülésen 1844. július 16. 18. és 19-én tárgyalták a karok és rendek a főrendek pedig július 29-én foglalkoztak vele.

tanulmányozására. Minthogy az építészeti főigazgatóság mérnökei: Hieronymi Ottó Ferenc, Vásárhelyi Pál, Reitter Ferenc, Lechner Gyula József stb. a nagyszombat-pozsonyi lóvasút építésnél, Dunatérképezésnél, valamint a Tisza és a Kulpa szabályozásánál voltak túlon-túl elfoglalva: Ullmann tehát innen mérnököt nem kapott.

Ekkor külföldre esett a tekintete. Vezető mérnökül sikerült megnyernie Charles F. Zimpel mérnököt, ki már Amerikában részt vett (1887-ben) vasútépítésben. Később Bock L. építészeti felügyelő Poroszországból és Gonfalonieri Antal cs. kir. főhadnagyot is szerződtette. Ugyanez év április 3-án a helytartótanácstól már a debreceni vonal tanulmányozására is engedélyt kapott. 1839. június végén pedig Zimpel már a vasút térképvázlatát is elkészítette.

Ez a 17X30 cin. térképvázlat Gloggnitztól-Nagyváradig és Kassától-Aradig öleli fel hazánkat. Felírása a következő:

«Áttekintele azon vasutak tervének, melyeket az 1832—36. esztendei AXV. törvénycikkely értelmében szitányi Ullmánn Móricz név alatti társaság Buda és Pest szabad királyi városoknak Felsőmagyarországgal, Debrecennel, Erdélyijei, Ausztria, Cseh, Morva, Szilézia és Galicia császári királyi) örökös tartományokkal, továbbá Lengyel- és az egész északi Németországgal leendő összeköttetésére javail, előadva azon előkészületeknek különféle stádiuma szerint, melyek az 1838-ik esztendőben Charles F. Zimpel északamerikai vasúti földmérő által tétettek».

A térkép alatt pedig a következő írás olvasható:

.Megjegyzés: Részszerént, hogy a vonalak leghasznosabb fekvése, s a legcsekélyebb építési költségek kieszközöltessenek, részszerént pediglen, hogy a magas törvényhatóságoknak és az egyes részvényeseknek is szabad választásuk legyen, ki vannak dolgozva minden fővonalakból kimenő egyesítő vonalak is, valamint ezt a rajzabroszon láthatni».

Ez a cikornyás és terjengős felírás bizonyítja legjobban Zimpel roppant nagy igyekezetét. Ezenkívül gőzerőre-lóerőre, erre-arra és külön-külön, össze-vissza kötözi vasútterveivel az egész országot. Szegény jó Zimpel uram! ha tudta volna, mivel fogja neki meghálálni a Középponti Vasúttársaság, a lelkes és lelkesítő üzleti buzgalmát? mely kétségkívül alkalmas volt arra, hogy még azokkal is megkedveltesse a vasútlétesítés gondolatát, akik eleinte azért idegenkedtek a vasúttól, inert a lótenyésztés kárát látták benne.

Ullmann nagyon jól tudta, hogy ő Debrecenig sohasem fogja ebben az életben megépíteni a vasútvonalat, sem lóerőre, sem gőzerőre. — Ezért nyugodtan terveztette az Alföld érdekeltségének szájaíze szerint lóvasútra ezt a vonalat. Sőt nehogy szándékán átlássanak, minthogy *«lóvonatú vasút-*

ról lévén szó», — mindössze csak tízmillió forintot irányzott elő és még ebből is ,csupán nyolcmillió forint jegyzésére szólította fel az érdekelteket. Pedig, ha meggondoljuk, hogy 10 millió tőke 70 mérföld vasútvonalhoz még lóvonatú vasútvonal esetén is, nevetségesen kevés, azonnal látni lehet, hogy igaza volt Deák Ferencnek, amikor álomnak tartotta a debreceni vasútvonal megépítését az Ullmann csoport költségelőirányzata alapján. Ennek a vasútnak egyébként nagyon sok kedélyes megjegyzés őrzi az emlékét. Egyet be is mutatunk a sok közül. Az ékesszólásáról és nagy tudásáról közismert Lipovniczky Vilmos, Bars vármegye első követe, a következőket mondotta: *«Nem látok abban biztosítékot, hogy megépül a debrecen-pesti vonalrész, ha azt a kikötést tesszük is a társaságnak, hogy addig nem nyithatja meg ganserndorf-pozsonyi szakaszt sem, mert megépül legfeljebb is csak ez a szakasz, de nem épül meg sohasem a pozsony-pesli rész is, mivel ez igen költséges lenne. Nem biztosíték erre az sem, hogy a társasági vállalkozók neve között olt szerepel Rothschild neve is. Pesltől-Vácig hegyen-völgyön keresztül nehéz lesz az építés, sőt hidakat is kellend építeni. Különben — folytatja — legjobb lesz nemcsak lokomotivekről, de csónakokról és halászati eszközökről gondoskodni, hogy midőn a vaspálya a vizek fenekén fog vesztegelni, legalább halászattal és kacsavadászaital mulathassuk magunkat».*[53])

Ilyen és ehhez hasonló szellemeskedés mögött az az el nem titkolható gúnyos és kaján irigység lappangott, melyet a balparti vasútnak időelőtti meghiúsulásának reménye fölött érzett a vesztes csoport. Bizony itt a lángelmék is gyarló emberekké váltak. Fejlógató, aggodalmaskodó és minden kákán csomót kereső, gyakran nyilatkozó, a vasutat ugyan még — Széchenyit kivéve, — csak hírből ismerő, de azért nagy vasúti szakértőként fellépő emberek sokaságával találkoztunk ez időben. Nemcsak a kisebb politikusok, hanem nagy államférfiak is néha a kétségbeesés hangján foglalkoztak a magyar pangással.

Sőt korábban is.

Már az 1836. évi *«Országgyűlési Tudósító»* szerint a bécs-lembergi 60 mérföld hosszú vasúttervezés idején a következőket írta Kossuth Lajos: «Aggódó félelem töltötte el a hazát híven szerető kebleket».

T. i. azért, mert a külföld közlekedés fejlődése, hazánk termés fölöslegét a nyakunkon hagyja, mert a külföld onnan szerzi majd be szükségletét, ahonnan vasúton hozhatja.

Széchenyi István pedig egy alkalommal Dessewffy Emilhez intézett levelében Széchenyi a magyar népet minden nemes törekvésre alkalmatlannak találta és erre kapott válaszából ismerjük meg Széchenyinek önmagát

[53]) Ujhely Géza: «A vasútügy története» Bp. 1910. 63. 1.

emésztő, állandó izgalmas lelkiállapotát. Ugyanis a következő választ kapta Széchenyi az elbúsulásra:[54])

«Boldog Isten! hát egész Európában csak mi magyarok volnánk oly szegények becsületes és értelmes férfiakban, hogy 7—8 hazafit ne találjunk, kik tisztüknek megfelelni képesek legyenek? Csak mi magunk volnánk oly bágyadtak és elsatnyultak, hogy mi törvényeinknek engedelmességet legjobb hazafi szándékunknak sikert eszközleni ne tudnánk? Csak nekünk magunknak ne állna rendelkezésünkre azon tömérdek technikai ismeret, tapasztalás és képesség, melyben gazdagszik naponta földrészünk és mely keresve-keres munkássági teret, amit egy nyerészkedő részvény-társulat kivinni és létesíteni tud. Mit pénzszomj tart mozgásban, azt hazafiság és kötelességérzet megindítani és mozgásban tartani ne tudná?

Nem kedves barátom, én ennyire elcsüggedni nem tudok. így túladni még a reményen is képes nem vagyok, mert én derűt várok hazám hosszú borúja után. Én szegény száraz prózai hangommal ugyan, de én is ezt éneklem Vörösmartyval: *«Még jőni kell, még jöni fog egy jobb kor, mely után»* ... stb.

Gyakorlati embernek szereted magadat nevezni és nem is tagadja senki, hogy ezen irány, gondolkozás és cselekvés-módodban a túlnyomó, könnyű lesz tehát belátni azok jó szándékát, kik mert mielébb sikert akarnak látni a kamatbiztosítási rendszert most csak kivételkint akarják alkalmazni, de egyszersmind nem leend nehéz valódi érdemök szerinti méltányolnod mindazok ellenvetését, kik, mert gondolkozni, vagy nem tudnak, és nem szeretnek, vagy restéinek mindjárt készek bármely ideig-óráig tartó expedienshez folyamodni, mind pedig azokért, kik mert valamely életvidorsággal biró organizmust még csak képzelni sem bírnak' « akadékos prókátor! fogásokon felül emelkedni elég lelkűk nincs, közlekedési eszközöknek országos erőveli létesítését legyőzhetetlen akadályok által környezve vélik. Pedig az egész akadály önakaratuk szilárdságának hiányában, a törvény rendelete alá hajolni nem tudásban, szörszálhasogatási viszketetségükben, örökös elvi kérdések kutatásában és nem másutt fekszik. Hiszen magát azon pesti Lánchidat, melyhez báró Sina csak pénzt, Te azonban az eszmét' s kitűnő erényt adtál, nem éppen úgy építené a geniális Tierney Clark az országnak, mintahogy most a társulatnak építi, ha az ország meg lett volna már akkor barátkozva az önrovására építkezés rendszerével? A pozsony-pest-debreceni vonalt nem építené-e a derék Zimpel az országnak, ha ez maga gazdája lenni elég férfiassággal bírna? És kirekesztőleg csak báró Rotschild, vagy Ullmann Móricz urak bírnak-e

[54]) Budapesti Híradó 1844. augusztus 1. 18. szám nyílt levelek gr. Széchenyi Istvánhoz. IV.

azon tulajdonokkal, miszerint egy vasútépítő személyzetet és mechanizmust összeállítani képesek? És vájjon ugyanazon egyéniségek nem állanának-e a mi rendeltetésünkre is, melyeket ez igen értelmes és jószámító financierek alkalmazandónak? Reménylem nem fogod hitelünk hiányát cllenvetéskinti elémbe gördíteni, ha azonban azt más tenné, úgy arra is kénytelen volnék a jövő számban megfelelni.

Most elválok Tőled és azon felhívással rekesztem levelemet: agitáljunk az országos költségem építés elve mellett, hogy most ugyan a már alakult társaságra nézve történjék, kivétel, de egyébkint a magyar adja már egyszer férfiasság komoly őszinte erős akarat, ’s magasabb felfogás csalhatatlan jelét és legyen a maga tulajdon gazdája.
gróf Dessewffy Emil.

*

Édekes Széchenyinek a magyar vasútügyben tett minden nyilatkozata és írása. Ezekből mutatunk be egy különösen érdekes levelet, mely Kossuth fiume-vukovári vasútjára vonatkozik.

1848. szeptember 18-án Tassner Antalhoz írt magánlevelében ezt írta: «... *wenn einer was in parlibus thun wollte, oder was nicht aus mcinem Gehirn floss, so setzte ich den Extingnischer drauf»*. (Ha valaki olyas valamit akart megcsinálni, amit nem én gondoltam ki, azt mindenképen megakadályoztam).

Ugyancsak levélben, mintegy befelénézve ezt írta: *«Und ich, dér ich níles conzentrirte für Casino, Wetlrennen ele. und alles hinderte was andere wollten, wie Z. B. die Bahn nach Fiume, die das vernünfligslc war, was man je gedacht*». (És én, aki mindent összpontosítottam a Kaszinó és lóversenyekért, és mindent megakadályoztam, amit mások akartak, mint például a fiumei vasútat, ami pedig a legokosabb volt, amit emberi agy valaha kigondolt).*)

Kovács Lajos államtitkár előtt pedig a következő érdekes kijelentést tette**) Széchenyi: «*Kevesen értenek, különcnek, szeszélyesnek, tán hóbortosnak tartanak. Gondolkozni, kutatni, ritka ember szeret, a merészebb, néha szemtelenebb adja a hangot, a többi rá esküszik. Így lesz az emberből gőgös arisztokrata, különc anglomán, a lelkesedés ostora, az utilizáció embere, szívtelen, számító, s tudja Isten mi.»*

*) Újhely Géza: «Λ *vasútügy története*» 1910. 77. 1.
**) Ugyanott 93. 1.



M. kir. Közl. Muzeum képtárából. Gonda József ajándéka.



Szitányi U L L M A N N M Ó R I C Z
a legelső vasútgazgató Mogyarországon
1845—1846 években.

5. FEJEZET.

Az első gőzüzemű vasút építésénél felmerült bonyodalmak.
Pest város és a középponti vasúttársaság harca.

Bonyodalmak az első vasútnál·

AMINT tudjuk Zimpel igazgató főmérnök a Középponti Vasúttársaságuak az első kapavágás megtörténte előtt fölmondott.[55]) Ugyanis a társaság a kialkudott évi 10,000 forint igazgatói fizetést nem akarta teljes egészében fizetni. A társaság elnöke és vezérlő szelleme: Myrbach Káiblv nyug. cs. kir. vezérőrnagy, hadmérnök külföldre utazott: vezető mérnököt keresni. Az északi vasútak építésénél Leipniktől-Óderbergig, a porosz határig vezető vonalrészen véletlenül ráakadt rheimsi ismerősére: *Beyse Ágoston Vilmos* poroszországi hadmérnök, főhadnagyra, ki negyvenéves korában, — 1837-ben tiszti rangjának megtartása és háború esetére való visszaléphetés jogának kikötésével kilépett a porosz kir. hadsereg kötelékéből. Azóta Beyse a belga, angol és francia vasútak építésénél kellő jártasságot szerzett és így a porosz vasútak építésénél már önállóan dolgozott. Myrbach meghívta Beysét Zimpel helyére igazgató főmérnöknek, aki a meghívást elfogadta és 1844· évi október első napjaiban megérkezett Pestre. Azonnal szerződtették a Magyar Középponti Vasúttársasághoz vezető mérnöknek és megengedték neki, hogy az építési főigazgató címet használhassa.[56])

1844. október 5-én a vasútépítés ünnepélyes megkezdése alkalmával mutatták be a távozó Zimpel helyére szerződtetett Beyse Ágoston Vilmos építési főigazgatót a jelenlevő városi és közéleti előkelőségnek.[57])

Ennek a tényállásnak történeti megállapítására azért van szükség, mert az eddig megírt összes «vasútügy-tör ténetek» az első magyar gőzüzemű (pest-váci) vonal első ásását, illetőleg ünnepélyes megkezdését térésén közük. Ugyanis egyik, a másikáról írta le, hogy «Í844. *augusztus 2-án,* Pest mellett, a váci töltésen az építést megkezdték».

*) M. K. Orsz. Levéltár F. 31. P. 59. 10. jkönyv.
Ugyanott 1. old.
**) Ugyanott 4. old.

Az Országos Levéltárban található helytartótanácsi 10. jegyzőkönyv tanúsága szerint Beysét kihallgatták a Középponti Vasúttársaságnál felmerült és általa a külföldi lapokban szellőztetett visszaélések ügyében és ott jegyzőkönyvbe mondotta, hogy az ünnepélyes első ásás *1844. október 5-én* történt.

Ez a történeti helyreigazítás a Pest város és a Középponti Vasúttársaság között kitört viszály miatt is szükséges. Ugyanis Pest város tanácsa 1844. szeptember 7-1 üléséből [58]) küldötte ki a telekátadó-bizottságot előzetes helyszíni szemlére. A kiszállás 1844. évi szeptember hó 15-én történt. Ez a bizottság szólította fel Ullmannt és Zimpel-t, hogy a telekigénylést írásban jelentsék be és jelöljék meg pontosan ama földsáv méretét, mely a vasútvonal építéséhez szükséges lesz.

Tehát elképzelhetetlen, — ismerve a választópolgárok túlságos érzékenységét, — hogy még mielőtt a város átadta volna az ajándék-telkeket, a Középponti Vasúttársaság már is az ásatásokhoz kezdett volna. Így aligha kapta volna meg a Társaság ez esetben, az *ötvenezer négyszögöl ingyentelket.* Hiszen még az ajándékozás után is, minden kapavágást árgusszemmel figyelt az erre kirendelt bizottság, sőt késhegyig menő harcot vívott a föld minden apró centimétereiért a vasúttársasággal.

Ez a vasútügy-történetekbe becsúszott tévesen közölt *1844. augusztus* 2-i dátum[59]) onnan származik, hogy a «Budapesti Híradó» című lap 1844· augusztus 2-án megjelent 19. számának második oldalán, az első

[58]) Szabad kir. Pest város 12366/1844. sz. határozatával.

[59]) Az első vasút ünnepélyes kapavágását *Fenyvessy* Adolf: Az első magyar vasút» 1883. c. művében, a 120. oldalon írja: «s augusztus n. isodikán tettleg megkezdik a munkát Pest mellett a váci töltésen». *Kárpáti* János és Kada Elek: «A vasutak keletkezése és fejlődése» c. műben (1898) a 377. oldalon ezt írják: «Augusztus másodikén tényleg megkezdte az építkezést Pest mellett a váczi töltésen».

Képessy Árpád: «A magyar vasútügy története» c. művében (1908) a 36. oldalon írja: «A Központi Vasúti Társaság 1844. augusztus 2-án végre megkezdi az építési munkálatokat Pest mellett, a váczi töltésen».

Ujhely Gézaa: «A vasútügy története» c. müvében (1910) a 63. oldalon Írja: <s 1844. augusztus 2-án megkezdi a munkát Pest mellett a vázsi töltésen.

Zelonich Kornél: «A magyar közlekedésügy» monográfiában (kiadó: dr. Ladányi Miksa 1936.) «Λ magyar vasutak története» című cikkében a 27. oldalon ezt írja: «Az első líapavágást Pest város plébánosának a munkára áldási kívánó fohászával augusztus 2-án történik».

Mindé: megdől, a vasutat építő igazgató főmérnöknek: *Beyse* Ágoston Vilmosnak jegyzőkönyvi vallomásával, aki az ünnepélyes kapavágást 1844. *október 5-re feszi.* Orsz. Levéltár. F. 31. P. 59. 10. sz. jegyzőkönyv.

A leghatásosabb bizonyíték amellett, hogy *nem* augusztus másodikén, hanem október 5-én történt, az tekinthető, hogy Beyse Ágoston *jelen volt* az első kapavágásnál, már pedig ő *1844. október előtt nem is volt Magyarországon.* Van még egy másik bizonyíték is: Zimpel főmérnök *nem* vett részt már az építés megkezdésében sem. *Zimpel eltávozását* az egykorú lapok *szeptember végén jelezték.*

hasáb alján, van egy kis «Hírharang» (állandó) rovat és ebben a következő közlés olvasható: *«A Központi Vasút körüli munkákat már megkezdték a váczi töltés mellett, bár mielőbb mondhatnák, hogy be is fejezték azokat*».

Minthogy ez a lap augusztus másodikán már meg is jelent, ezt a cikket tehát augusztus elsején, sőt már július 3i-én ki is szedték, s ez a munka megkezdéséről íme múlt időben beszél: tehát semmikép sem kezdhették, sőt *«kezdték meg augusztus másodikán»* az első ásásokat. Ez a lap minden valószínűség szerint, másodkézből kapta a hirt, mely nemi egyéb, mint a mondat végén is kifejezett óhajtás, mely valóságban 1844· október 5-én következett be.

Az is lehet, hogy a vasútügy-történetírók a következő cikkeket nem olvasták: «A középponti vasút-társaság hathatósan munkálkodik. Pálya-udvarul egy a váczi töltés mellett fekvő nagy telket (ezelőtti szervita rétet) vásárolta meg a várostól 46.200 p. forinton; más részről már csődöt is nyitott egy felöl Váczig, másfelől Szolnokig húzódó vonal első öt mérföldjére szükséges földmunka, hidak, áteresztések, kavics s 5o ezer keresztgerenda előállítására. A vonal-darab némely vérmes számítók hiedelme szerint jövő évben járható is leend már, nekünk azonban szabad legyen tanúskodnunk. A vaspályához alkalmazásul többnyire fiatal erős emberek kerestettnek, kik katonai szolgálatban voltak, elsőségük van; a mesterséget· tanultak hallomás szerint jobbadán visszautasíttatnak, s a főmérnök igen helyben hagyható okokat hoz fel igazolásul eziránt».60)

Vagy. ha olvasták, — nem elég figyelmesen, — mert a «hathatósan munkálkodik1,» még nem építést jelent, mert itt a munkásokat csak *keresik.* akiket majd az építésnél alkalmazni óhajtanak.

Az alábbi cikk sem az építés megkezdéséről, hanem a megvásárolt telkekre kitűzött lobogóról beszél, mely a *birtokbavétel* jele:

«A' középponti vasút-társaság már teljes birtokába iktatván a pálya-udvar teleknek az ott felhalmozott tűzi ölfát még most az előtéren meghagyja, de az úgynevezett tartalék-térről azt hovahamarébb el fogja takaríttatni. A’ vasút első lobogója a’ Karácsonyi-féle majoron lobog, a’ pálya a’ Városliget mögött a’ Rákoson ágzik ketté, hol a' pozsonyi és debreceni vonalak egymástól elválnak. Szó van még arról is, hogy a’ Dunapart is, egy az Ullmann-féle raktártól húzandó mellékág által össze fog köttetni a’ pályaudvarral, mi felette óhajtandó volna».61)

Az alábbi cikk egész világosan alátámasztja az Orsz. Levéltár F, 31. P. *59.* 10 sz. jegyzőkönyvben foglalt Reyse vallomását, egyszersmind megcáfolja Ullmann Móric ama vallomását, hogy Beyse már augusztusban

[60]) Jelenkor 1844. augusztus 4. vasárnap 371. 1.

[61]) Jelenkor 1844. szeptember 8.

Pesten nálunk működött, (1. a 108. oldalon) szeptember 28-án még csak úgy hírlett, hogy elmegy Zimpel, azonban csak október 5-én adta át Beysónak az építés megkezdését.

«A vasút körüli élénkebb mozgalmak már kezdik a' balparti útra irányozni tőke-pénzeseink szemeit, kik a' pályaudvar táján házbirtokot venni· sietnek. Már is hét nagyszerű házvásárlás történt, részint kész házakban,, részint pompásan fölépítendőkben. Másfelől az építész-igazgatót Zimpel urat némi viszályok, vagy félreértések miatt a' napokban e' pályakormánytól végkép elbúcsúzottnak 's Pestről már elköltözöttnek is hírlik, mi ha való, nagy zavart, 's hátralökést szülne az ügyben teendők 's intézendőkre nézve;.[62])

1844 szeptember iő-án küldte be Ullmann Móricz telekigénylésre vonatkozó kérelmét szabad királyi Pest város tanácsához, melyet rövid tartalma miatt és a felmerült viszály pontosabb figyelemmel kisérhetése indokából szószerint közlünk:[63])

«Tekintetes küldöttség! — Méltóztatott a magyar középponti vasút Társaság részéről azon földterületről, mely a vaspályára megkívántaim fog bővebb felvilágosítást kívánni. Van szerencsém e kívánsághoz képest Zimpel úrnak a. alá eredetiben iderekesztett felvilágosítását azon tisztelet teílyes kijelentéssel idemellékelni, hogy mivel a pályaterület e nemes és Város határában 10 és 24 öl között fog a föld és hely minőségeihez képest szakadatlanul változni, a Társaság mindazt, mit e föld területből az útra szükségeim nem fog, a Ns. Városi polgárság birtokába visszabocsátandja, valamint másrészről, ha egyes pontokon a pályaterület a 24 ölön netán túl terjednék, e részben a nagylelkű polgárság ns. hazafiúi ajánlatára hivatkozva, kegyes ajánlatot magának továbbra is kikéri».

Erre a beadványra nyomban összeült Pest város telekátadó-bizottsága, — amely 1844· szeptember 7-én kelt6i) tanácsi határozat alapján küldetett ki. Az ülés elnöke *Szepessy* Ferenc polgármester, jelenlevő tagjai pedig a következők voltak: *Rottenbiller* Lipót alpolgármester, *Kacskovics* Lajos h. tanácsnok és főjegyző, *Staffenberger* István szószóló, *Shalacz* Antal h. telekbíró, *Erhardt* Ágoston főmérnök, *Appel* József, *Borsódy* Endre, *Walthier* Antal, *Vieser* Ferenc, *Kasselik* Ferenc és *báró Podmariiczky* László választópolgárok.

Felolvasták és tudomásul vették a vasúttársaság fenti beadványát. Ezután megengedhetőnek vélték, hogy a vasúttársaság részére megadják az engedélyt a maximum és minimum közötti tér elfoglalására. Ha pedig

[62]) Jelenkor 18-14. szeptember 29, 469. 1.

[63]) (Külzet- A Középponti Részvényes Vasúttársaság igazgatósága nevében Ullmann Móricz érk. 1844. szeptember 16. Orsz. Levéltár. F. 31. P. 47.)

[64]) Orsz. Levéltár Htt. 1845. 27825. sz.

oly helyre jutnának a város határába, ahol az igénylés a maximumon is túl terjedne, ez esetben a Vasúttársaság előzetesen kérje ki a hatóság hozzájárulását. Egyébként, ha a vasút elkészül, fel fogják úgyis mérni és a nem szükséges, de megbolygatott teret betöltve, kiegyengetve, előbbi használható állapotába tartoznak helyezni és a város tulajdonába visszabocsátani.

Külön kiemelték, hogy a földet — engedelem nélkül — a töltésekhez, sem a város telkeiről, sem magántelkekről hordani nem szabad. Úgyszintén tilos a társaságnak a város területén bort, sört, pálinkát és húst árusítani. Végül kötelezték a Vasúttársaságot, hogy a marhaátjárás céljaira, ahány helyen majd szüksége mutatkozik: *12 ölnyi szélességben díjmentesen az átjárást nyitvatartsa.* A jegyzőkönyvet 1844. szeptember 16-án valamennyi bizottsági tag és Ullmann Móricz is aláírta."

Tehát, amint említettük 1844. szeptember havában kitűzték a Központi Vasúttársaság lobogóját az átengedett telekre, jeléül a birtokba-, vételnek és október hó 5-én megkezdték a legelső vasút építési munkálatait. Pest város tanácsa 1844 november g-én tartott tanácsüléséből a nádorhoz a következő felterjesztést küldte:[65])

«Miután a közp. vasúttársaság munkálatait elkezdé, több helybeli polgár, házbirtokos, adózó és lakos az a.) alá rekesztett kérelemmel járul a városi tanácshoz esedezőleg, lennénk közbenjárók Császári Királyi Fenséged és a Nagy Méltóságú Magyar Királyi Helytartó Tanácsnál aziránti k. k. rendeletének kieszközlésében: hogy az említett társaság itt helyütt *két külön állomási udvart* köteleztetnék építeni egyet t. i. a pest-bécsi, egyet pedig a pest-debreczeni vonalra szolgálandót. ·

A tanács ezután a bevezetés után felsorolja azokat az indokokat, amelyek alapján a kérést a maga részéről is pártolja.

«Miután a vállalkozó társaság eddigi munkálataiból kitűnik, hogy Debreczentől Pozsonyig vonulandó balparti vaspálya e várost csupán szélének egy csekély pontjain érintendi, semmi sem bizonyosabb annál, mikép Pest, *országunk kereskedésének eddigelé központi fővárosa átmeneti (tram zitó) állomássá fog aljasodni.*

A második pontban már meg is vádolja a társaságot a nádor előtt azzal, hogy ki akarja játszani az 1836. évi XXV. törvénycikkelyt, mely világosan kimondja, hogy Pestről, mint központból sugározzanak le a vasútvonalak. Nem azért hozott az ország — mondja a felterjesztés — oly nagy áldozatokat, hogy Becs legyen a központ, ami ellen már az 1825. évi törvényhozóság is állást foglalt. A harmadik pontban a haza kereskedésének felvirágoztatása érdekében az egyhangú követutasításokra is hivatkozik, mely felvirágoztatás csak úgy képzelhető el, ha Pesten

[66]) M. k. Orsz. Levéltár F. 31. P. 31. 42831/1844. nov. 18.

külön választják a bécsi és debreceni vasútvonalakat és két külön állomásra futnak be, mint az ország szívébe a vasútvonalak. A negyedik pontban felhozott érvelést szórul-szóra azért kell ismernünk, mert a későbbi vitáknál ennek döntő szerepe lesz:

«Illy értelemben nyilatkozott mindenkor a választópolgárság a régóta tervezett balparti vaspálya ügyében szem előtt tartva a többször idézett törvény világos rendeletét és szellemét, nemcsak e város, hanem az egész haza kereskedésének előmenetelét hordozá szívén akkor is, midőn» a szóbanforgó vaspálya vonalául mindazon a város közvetlen birtokában lévő tért, melyen átvonuland *huszonnégy folyóölnyi szélességben ingyen odaajánkí a társaságnak.*»

A tanács még a vasúttársaság várható ellenvetését is megelőzni kívánta azzal, hogy még a második pályaudvar megépítésének költségcsökkentése céljából, erre nézve is *felajánlotta az ingyen telket.* Természetesen, csupán a szorosanvett pályaudvar részére, mert kikötötték, hogy ott sem vendégfogadót, sem kávéházat, sem italmérő helyeket, sem üzleteket, sem pedig bizományi raktárakat építeni nem szabad.

Amint tehát a fentiekből kitűnik: huszonnégy ölnyi szélességben *ingyen* adta Pest városa a vasútépítés céljára a mintegy ötvenezer négyszögöl telket és felajánlott egy második pályaudvar létesítésének céljára szintén ingyentelket. De amint később látni fogjuk ez a nagylelkűség a harc hevében átváltozott fukarsággá és a végén az ötvenezer négyszögöl telekből a felét visszadisputálták, illetve kilencezer forintért megváltatták a vasúttársasággal.[66])

A középponti vasúttársaság igazgatósága Bécsben székelt. 1844· október végén nagy gyász borult a vasúttársaságra. A legtevékenyebb szellemi irányító: Myrbach Károly vezérőrnagy Bécsben hirtelen meghalt. Ő volt korábban a bécsi udvari építési tanács főnöke. Jeles mérnök, várerődítések és kataszteri ügyekben kimagasló európai szaktekintély. A vállalat vitelében óriási érdeme volt. Magyar honfiúsítása küszöbön állt, mikor elragadta a halál.[67])

Halála nagy változást idézett elő a vállalatnál. Eddig a mérnöki megfontoltság, ezentúl a haszonszerzés dominálta a vállalat ügyvitelét. Ullmann kapta kezébe a «technikai» központi irányítást A vállalat jogi képviseletét és mindenben való eljárás hatáskörét Ullmann Móricz testvérére Szitányi Ullmann Samu hites ügyvédre és Simon Flórent budapesti táblai hites ügyvéd és váltójegyzőre bízta, kiket akadályoztatásuk esetén Parányi István ugyancsak pesti hites ügyvéd helyettesített.

[66]) Székes-főv. Levéltár 17687/1846. nov. 26.
[67]) Fenyvessy Adolf: «Az első magyar vasút» M. Tud. Akad. 1883. 61. 1.

Ullmann Móricz a bécsi társaság fölött szemmelláthatólag uralkodott. Beyse vezető főmérnök helyzete is Myrbach halála után megváltozott. Eddig ugyanis hatáskörében önállóan intézkedett és a maga portáján katonás fegyelmet tartott Beosztott mérnökei és a munkások az egész vonalon, nagyon szerették a mélytudású és szorgalmas Beysét. Amikor azután Ull-Móricz lépett Myrbach örökébe, Beyse többé nem írásos, hanem szóbeli megbízásokat kapott. Sőt nemcsak Beyse, hanem Beyse tudta nélkül — az alárendeltek is kaptak szóbeli utasításokat, ami nagyon megnehezítette az egységes vezetést és irányítást. Ez az új helyzet Beysének sehogy sem tetszett. Különben az idegeit is nagyon megviselte.[68])

PEST VÁROS ÉS AZ ELSŐ VASÚT HARCA.

Kitör a harc.

Ott kezdődött, hogy 1844. november 11. napján délután négy óra tájban három városi tisztviselő — «a' város jogaira s tulajdonaira őrszemmel vigyázó társaság» feltűnt a vasútépítési munkák színhelyén: (a magánrétek és a Városliget közötti közlegelőn). Ez a három városi megbízott: Staffenberger István szószóló, Erhardt Ágoston városi főmérnök és at időközben hozzájuk csatlakozott Limburszky kőművespallér volt.[69])

Az építés vezető osztálymérnök *Krisala* kapitány fogadta őket. Akinek tílpanaszolták, hogy «a váczi vonalág északi oldalán dolgozó munkások a meghatározott huszonnégy öl szélességet ásatásaikkal túllépték».

Krisala röviden azt válaszolta: «*Igen — túlléptük — mert erre a helyre egy őrházat jogunk építeni és az elfoglalt területet a társaság meg fogja váltani*».

Ekkor érkezett oda Beyse igazgató főmérnök, ki lóháton járta be naponta többször a vonalat.

Staffenberger szószóló neki is elpanaszolta a huszonnégy ölön túl terjedő ásást, — bár, amint a nádorhoz írt jelentésében írja Pest városa, — «a legmérsékeltebb, s illedelmesb hangon» Beyse végignézte rajtuk és nyersen azt válaszolta; «Itt pedig én parancsolok! Nem tartozok senkit sem figyelni! Majd Krisalához fordult és kiadta az utasítást, hogy «a munkások folytassák a munkát és ne figyeljenek senkire». Azzal megsarkanytyúzta a lovát és a váci vonalág irányába elvágtatott. Vágtatás közben valahogy mást is mondhatott, amint a nádorhoz tett pestvárosi jelentésből kitűnik, — de hogy mit mondott, azt a fokozódó távolság miatt

[68]) M. K. Orsz. Levéltár F. 31. P. 59. 10. jkv.

[69]) Ugyanott F. 31. P. 45. 1845. 27582.

pontosan megfigyelni nem tudták. A meglepődött és megsértődött városháziak erre nem voltak elkészülve. Tanácstalanul néztek a vágtató Beyso után. Elrobogott a mondott helyre, ahol szinte azzal fogadták Bieysét: «Az előbb itt voltak a várostól és...» de nem fejezhették be a mondókájukat, mert Beyse keményen rájukrivallt: «Ne figyeljenek senkire! A munkát folytassák!» Onnan elvágtatott a debreoeni vonalág irányába. Valahogy úgy látszik ,hogy a városházbeliek «legilledelmesb» hangon nagyon felingerelhették Beysét, mert mikor az Oláh majorhoz érkezett és ott egy lovas kerületi biztost látott, azonnal meghagyta neki, hogy «azt a bizonyos három embert, azonnal keresse meg és tüstént távolítsa el, ha a vasúti munkát le akarnák tiltani».

A biztos a parancsnak engedelmeskedvén, — rohant a «három ember» irányába az Almay-kerthez, de már a mérnöknek és a városi pallérnak csak hült helyét találta, mert egyéb hivatalos dologban eltávoztak. Csak Staffenberger István szószóló lába vert gyökeret a hallatlan sérelem miatt. Eltűnődve azon gondolkozott, hogy vájjon: most mit lehetne csinálni? Tűnődéséből a vágtató biztos riasztotta föl. Pontosan előtte állította meg tajtékzó lovát és kérdezte:

«Hol az a három ember, akit el kell innen távolítanom?»

Staffenberger bosszúsan nézett föl a biztosra és magát türtőztetve azt válaszolta: *«Az egyik én vagyok. Szabad királyi Pest városa szószólója»*. — Mire a biztos nyelt egyet, megfordította lovát és köszönés nélkül visszavágtatott Beiséhez. Kisvártatva Beyse ismét feltűnt és csak úgy a lóhátról kiáltott le a falfehér Staffenbergerhez: «Na mit áll itt, talán a munkát itt is meg akarja szüntetni?»

A szószóló, — nehogy újabb bántalomra okot adjon — egy hangot se szólt.

Ebből a kínos esetből Pest városa a megalázott és mélyen megsértett választópolgárság nevében, de különösen Staffenbergert ért inzultus miatt a nádorhoz fordult egy nagy, kilenooldalas felterjesztéssel[70]) kérvén, hogy Beyse és a társaság önkényeskedését szüntesse meg, illetve adjon engedélyt, hogy Beysén a város tanácsának határozatát végrehajthassák. (Ez a határozat Beysét arra kötelezte, hogy jelenjen meg a választópolgárság színe előtt és kérjen Staffenberger István szószólótól bocsánatot.)

A helytartótanács a panaszt megküldte a vasúttársaságnak. A kivizsgálással pedig Szekrényessy Endre városkapitányt bízta meg, akinél Beyse azzal védekezett, hogy ő nem ismerte Staffenbergert és a többi urakat, csak azt látta, hogy beleavatkoznak az ő dolgába és a munkát hátráltatják.

[70]) Szab. kir. Pest város 16737—17079/1844, 1457/1845. Található azonkívül a M. Kir. Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 45. 27582/1845. sz. alatt. —

Erre a szószóló azt válaszolta, hogy úgy az átadásnál, mint később, többízben hivatalosan érintkezett Beysével, mire Beyse megjegyezte, hogy ő erről nem tud, de mégha így lenne is, — senki másnak mint a város-kapitánynak, — nem tartozik engedelmeskedni, mert különben minden választópolgár beleavatkozhatna naponta többször a vasútépítésbe és ezzel kiszámíthatatlan károkat okozhatna.

Staffenberger viszontválaszában kifejtette, hogy őt pedig megeskettették arra, hogy becsülettel ellenőrizni fogja, vájjon a vasúttársaság ásatásaiban nem önkényeskedik-e? nem turkálja-e az engedettnél mélyebben és szélesebben Pest város határát? s ha eme tisztségében hivatalosan eljárt: semmi képen sem tűrheti, hogy az ő szelíd megszólítására, durva választ és egyéb méltatlanságot kapjon. Tehát úgy a saját személyében, mint rajta keresztül az egész választópolgárság nevében, ragaszkodik az elégtételhez, s ha nem kapja meg, — tisztségéről lemond.

Beyse viszont azzal érvelt, hogy azzal, hogy a saját munkásait a munka folytatására felszólította: senkinek semmiféle sérelmet nem okozott. Ez viszont az ő kötelessége, melyet ő semmiféle érzékenykedéssel befolyásolni nem enged. Ám terjessze fel a városkapitány a nádorhoz a vizsgálati iratokat, de őneki nincs oka senkitől bocsánatot kérni, annyival is inkább, mert a közhasznú vállalatokat munkájukban támogatni, nem pedig hátráltatni rendeli a törvény.

A vizsgálati iratokat Szekrényessy Endre városkapitány felterjesztette. Erre a helytartótanács utasította a városi tanácsot, hogy a Beysével szemben hozott határozatát függessze fel.

Staffenberger erre nyomban visszaadta megbízatását, de nem fogadták el.

Az első csatát a vasút nyerte meg Pest városával szemben. Nem kis része volt ebben Simon Flórent vasúttársasági ügyvédnek, aki sűrűn gyártotta a beadványokat a helytartótanácshoz.

Az első 1844· november 22-én kelt[71]) panaszos írás kivonatosan így hangzik: «A becsatolt szabad kir. pestvárosi tanácsi végzésből kitűnt, hogy bár eleinte minden megszorítás nélkül huszonnégy öl szélességű földsávot engedett át a városi tanács ingyen és most már a város akarja kijelölni a pálya középvonalát és attól jobbra és balra a 12—12 ölnyi szélességet, «Nem vitás — mondja beadványában a vasúttársaság, — hogy akár ingyen, akár kisajátítás útján szereztük meg a pályához szükséges telket, — de a választópolgárságnak, sem semmiféle volt tulajdonosnak, ebbe beleszólási joga, sőt semmiféle köze sincs, hogy a pálya vonal közepe, hol legyen; éppen erre való tekintettel kérjük a helytartótanácsot, hogy úgy a nemes

[71]) M. Kir. Orsz. Levéltár Htt. 1806/1844. sz.

tanácsot, mint a város választott polgárságát a jogtalan és törvénytelen, zaklatásoktól és követelésektől keményen eltiltani méltóztassék, mert a minduntalani zaklatások és folytonos értekezések miatt, a munka hátráltatása szerfölött drágítaná a vasút építését».

Becsatolja továbbá a vasúttársaság a város tanácsa által megadott italmérés és szatócsjog visszavonásának végzését, mely sérelmes a vasút-társaságra, mert a saját személyzetének élelmezése hozzájárul az olcsóbb· építéshez, márpedig eme vállalat sikere érdekében kötelezve vannak. Kéri a helytartótanácsot, hogy a város a szükséges utasítást mielőbb megkapja.

Alighogy az ismertetett beadvány megérkezett a helytartótanácshoz, ott már elkészült a kettős pályaudvar kérése iránt benyújtott pestvárosi felterjesztésre a kiadmány, melyet rövid tartalma miatt szóról-szóra közlünk.[72])

«Nemes Városi Tanács! A középponti vasútállomási kettősudvarának ezen városi tanácsnak folyó holnap g-ik i643. sz. alatt költ felírásában a felküldött irományok visszarekesztése mellett ezennel válaszoltatik, hogy miután sem ezen Országos közhasznú vállalat törvényes szabályok szerint hosszas tárgyalásának lefolyása alatt, sem közelebb, midőn az illető társaság a város határában kellő földtelek iránt intézkedett, de jelesen mikor f. évi augusztus 8.-án a társaságnak legfelsőbb helyről is megadott és a helytartótanáccsal törvényszerűleg kötött szerződés mellett biztosított szabadalomnak folytába ezen állomási udvarnak kitűzése az imént kiküldött biztosnak elnöklete alatt e város tanácsánál és választott Polgárságának közbejövetelével költsönös egyezséggel nemcsak elhatároztatott, hanem következőleg a szükséges tér alkú szerint meg is vásároltatott, akkor sem támasztatott ezen fölösleges kívánat, több azon egy és mind a két vonalra célszerűleg szolgáló állomási udvarnak hasznos és a kereskedés tekintetében is alkalmas volta, a bizottsági eljárás jegyzőkönyveinek tartalma szerint közös értelemmel helyeseltetett: *ezen idő fölül való követelésnek költséges elfogadására a vállalkozó Társaság nem kényszeríttethetik».*

A város tehát elvesztette a második csatát is a vasúttársasággal szemben. Nem épült két pályaudvar és mégsem aljasodott le Pest fővárosunk tranzitó állomássá. Mert hiszen, nemcsak két vonal, hanem nagyon sok vonal befuthat egyetlen pályaudvarra anélkül, hogy a központi jellegét elveszítené. Ezt látta bölcsen a helytartótanács, amikor a fenti intézményiét kiadta. Egyébként a hírlapok is teljesen fölöslegesnek és az utazás kényelmének és olcsóságának szándékos megnehezítését látták ebben a városi aggodalomban.

[71]) M. kir. Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 31a. 42834. sz. 1844. november 26.

A pályaudvar ügyében ismét harc keletkezett a vasút és a város között, a harc ezúttal a vasúttársaság beadványa nyomán keletkezett.[73]) A vasúttársaság ugyanis a várható forgalomra való tekintettel szerette volna megszerezni a szomszédos Schvendtner telket. — Ebben az iratban a vasúttársaság kérte a nádort és a helytartótanácsot, hogy a Schwendtner telek kisajátításához járuljon hozzá.*)

Panaszkodik a vasúttársaság, hogy noha a városi tanács 1845. május 15.-ére határnapot tűzött ki: a határnap «süker nélkül» telt el, mert a tanács részéről semmi hatályos intézkedés e tárgyban nem volt. Kifogásolta továbbá beadványában azt is, hogy Pest város megfeledkezett hatásköréről és azt állítja, hogy neki csak a becslés volt a kötelessége. Azután elfogadta még azt az előterjesztést is, hogy a vasúttársaságnak nincs is szüksége erre a területre és így az a kisajátítás tárgyát nem is képezheti.

Az 1836. évi XXV. tc.-ne való hivatkozással nyomatékkal kéri, hogy a város megfelelő erélyes utasításban részesüljön. Erre a kérelemre 1845. június 15.-én[74]) már utasították is a városi tanácsot, hogy e tárgyban tegyen azonnal jelentést.

Pest város tanácsa másfél hónapi gondolkozás után azt jelentette, hogy azért nem sajátították ki a Schwendtner féle telket, mert a kitűzött helyen és időben a vasúttársaság nem jelent meg, másrészről azért, mert a kisajátítani kért ház és telek távol van a vasúttól.

És ebben a felterjesztésében a város «mély alázattal» visszavágott a helytartótanácsnak.75) Szórul-szóra ezt írta felterjesztésében: «A Társaság kezdettől fogva annyira elhatározottan egy központra t. i. a barátságos úton megszerzett Servita major-féle telken tökélé összpontosítani, hogy midőn e hatóság cs. kir. Fenségedhez és a nm. m. kir. Helytartó Tanácshoz később *kettős pályaudvar* eszközölhetése végett folyamodott, ezt mindannyiszor *nem teljesítendőnek* vallotta. Valótlan lévén tehát folyamodó társasági igazgatóság állítványa, ha a kérdéses telket akkor, midőn a társaság vállalatainak tervét k. k. jóváhagyásul cs. kir. Fenséged és a nm. m. kir. Helytartótanács elébe terjeszté *nem vala elkerülhetetlenül* szükséges; nem gondolhatunk okot, mely azt *azóta* szükségessé tette volna, következéskép azt mellékcélból, azaz *nyerészkedési vágyból* óhajtja egyedül lehető olcsó áron sajátjává tenni, mit a tulajdonjog szentségét pártfogó kisajátítási törvény rendeletével megegyeztetni nem lehet».

[73]) M. kir. Orsz. Levéltár Htt. 21800/1845. sz.

*) Ez a Schwendtner telek az a terület, amelyen a nyugati p. u. raktárai állnak a váci-út szegélyén a Westend üzletháztól a Ferdinánd-hídig.

[74]) Htt. 21800. sz. alatt

[75]) Szfőv. Levéltár int. a. n. 2782. 10972 sz. alatt. Ugyanis nem felejtenék el a helytartó tanácsnak 1844. november 26-án kelt 42834. kk. intézvényét.

A város tehát a második csatavesztésért nem maradt adós. De a helytartótanács a következő válaszokat adta:

Pest Város Tanácsának, (3θ2θ8)

Schwendtner féle kert kisajátítása iránt[76])

A központi vasút Társaság Igazgatóságának folyamodványa, mellvnél fogva a Pesti pályaudvarhoz még szükséges Schwendtner-féle kert telek kisajátítását siettetni esedezik, e városi Tanácsnak oly meghagyással küldetik át, hogy minek utánna nem csak az efféle vállalatok természete, hanem a törvény rendelete is, minden e részben előforduló kérdések elhatározását legrövidebb úton eszközölhetni kívánják, — ha az említett kisajátítási tárgyban végzést még nem hozott volna, ez eránt a 1836-ikf 25-ik Törvény Czikkely értelmében hová hamarabb járjon el s minden esetre az e' dologra nézve rendeltekről, valamint f. Évi febr. 2 5-én kelt 7238. sz. a. közölt panaszokról még hátralevő Jelentését haladéktalanul adja fel.[77])

Kelt 184b. június 23-án.

«Pest Város
Tanácsának,

A középponti vasúttársaság igazgatóságának folyamodványa, mellynél fogva a pályaudvar szomszédságában fekvő Schwendtner féle kertnek kisajátítását elrendelni esedezik — e városi tanácsnak olly utasítás mellett közöltetik, mikép tekintetbe véve azt, hogy a kérdéses kertnek tulajdonosa ugyan azt szabad alkudozás útján folyamodó társaságnak már átengedte, de különben is a Társaságot, miután a közös pálya udvart válalatának nagyszerűségéhez alkalmazni kívánja, ebbeli szándékában megszorítani nem lehet, a közbátorság pedig a pályaudvarnak egyébb telektüli elkülönözését igényli a folyamodványi kérelemhez képest a törvény értelmében *intézkedni el ne mulasszon.*

Keglevich
Szabó»

Amíg a telkek miatt a város és a vasút között dúlt a legádázabb harc, addig a telektulajdonosok és bérlők is igyekeztek a harcba belekapcsolódni, nevezetesen már 1845. január 13-án Schaffer János haszonbérlő egy beadványt nyújtott be a Városházán[78]) ebben előadta, hogy az üllői vonal mentén a város határszélén lévő legelő haszonbérletét elöntötte

[76]) Orsz. Levéltár. Helytartótanács 31. Fons 39a pos. 21800. 845. 17. június.

[77]) Ugyanott 31. Fons 50. pos 1845. 29023 1845.
augusztus 5.

[78]) Ahol 109/1845. sz. alatt iktatták.

a víz, tehát csapolja le a vasúttársaság a mocsarakat. Ásasson a vizek lefolyására alkalmas árkokat. A városi tanács utasította Staffenberger István szószólót, Jovanovics Dömötör városi mérnököt, Havas József és Waldhicr Antal választópolgárokat, hogy vizsgálják meg a helyszínén az esetet. A január 24.-én kelt városi határozat alapján kiszállt a bizottság és német nyelven 1845. január 30.-án[79]) benyújtotta nyilatkozatát, melyben azt javasolták, hogy a vasúttársaság által ásott árkok hányattassanak be. A kiszállt bizottság szeme azonban nemcsak erre figyelt föl, hanem arra is, hogy a vasúttársaság megint kilépett a huszonnégy ölön túl és ezekre őrházat épít. Erre nézve azt javasolják, hogy az «őri házak» céljára a vasút által kivont öt hold terület valószínű sok lesz a társaságnak, tehái legcélszerűbb lenne, ha a már megépült bécs-gloggnitz közötti vasútvonal társaságához kérdést intézni, hogy mily ’ terület szükséges egy-egy ilyen őri házhoz, és a választól teszik majd függővé a terület átengedését éspedig a «magány földek árához képest».

Λ városi tanács 1845. február 12.-én ily értelemben határozott. 1845. április 3.-án Schaffer János egy újabb kérvényt hozott,[80]), melyben előadta, hogy legelőjén tenger keletkezett. Sürgős intézkedést kért, — a vasút ellen. Az ügyet kiadták a gazdasági biztosságnak másnap, április 4-én, melyr.ek elnöke *Rottenbiller* Lipót alpolgármester volt. A bizottság tagjai Staffenberger szószóló, *Grósz* Ferenc, *Károlyi* István, *Borsódy* Endre és *Gozsdu* Manó választópolgárok voltak, kik a helysziniszemle után tanácskozáson vettek részt. A javaslat az volt, hogy i5 napi határidőt adnak a másolatban megküldött jegyzőkönyv megválaszolására a vasútnak és felkérik, hogy érdemben nyilatkozzék. 1845. április 28-án a bizottság eljárását a városi tanács jóváhagyta.81) De a bizottság ama javaslatát, hogy ez ügyben magával Ullmann Móricz-cal kell tárgyalni, elvetette azért, mert Ullmann Móricz huzamosan távol van a várostól, de egyébként is van meghatalmazott ügyésze, Simon Flórent ügyvéd, ki az 1844· szeptember 19.-én kelt meghatalmazás alapján teljes hatalommal rendelkezik, tehát vele kell tárgyalni.

A bizottság jelentésének második pontját is módosítani kellett, mert panaszló nélkül, «kinek a gazdasági biztosság által javasolt tiszti ügyész viselendi képét» így a kiküldendő tanácsnok úgy sem járhatna el. Végül megnevezi a már felsorolt tagok neveit, akik jogosultak eljárni az ügyben, — s ha szüksége mutatkozik: tanácskozásukba belevonhatják az illető városi tisztviselőket is.

[79]) Szfőv. Lev. t. int. 2782. a. n. Szab. kir. Pest város 296/1845. sz. ikt.
[80]) Ugyanott 2732/1845. sz. ikt.
[81]) Ugyanott 804/1845. sz. ikt.

A németnyelvű jegyzékkönyvet[82]) április a 8-án azonnal megküldte Hock Károly gazd. biz. tolnok Ullmann Móricz címére, melyet — amint a tolnok az iratra rájegyezte «Ullmann távollétében Simon Flórent ügyvéd vett át». Simon Flórent ahelyett, hogy a város gazdasági biztosságát fölkereste volna akár szóban, akár írásban: elővett egy árkus papírt és megírta a fenséges nádornak és az alatta működő helytartótanácsnak, a tanács határozatát előidéző okokat és védelmet kért azok ellen. Mert ezek,, anélkül, hogy a vasúttársaságot előzetesen meghallgatnák, a város szireszóra határozatokat hoz a vasút ellen és i5 napi határidőket szab, sőt szankciókat is helyez kilátásba ellenük.

Az eddigiekből azt láttuk, hogy mindkét harcos fél rögtön a helytartótanács és a nádor elé járult szükségből, vagy kényszerűségből. Nem érdektelen, ha megnézzük az egymásközti iratváltást is.

1845. június 28-án «válasz a választópolgárság 7895 sz. alatti nyilatkozatára» — írja a Középponti Vasúttársaság a neves városi tanácshoz «megkülönböztetett tisztelettel». íme:

«Közöltetvén velünk a t. választó polgárság f. 1845. évi május 31-én benyújtott és 7895. sz. a. június 2-án határozattal ellátott jelentése valamint a tisztelt Tanács ugyanezen számra hozott határozatára van szerencsénk válaszunkat a következőkben előterjeszteni». Nem helyesen jegyzi meg a t. Választó Polgárság, hogy az elfoglalt területeken sincs olyan, amire a vasútépítésnek szüksége nem volna. Ha tehát a szükséges területet a város ingyen ajánlotta fel, akkor megváltandó, vagyis szükség nélkül igénybe vett terület nincs. Sőt, amint a jelentés és a tanácsi határozat mondja: «a nem szükséges terület meg sem váltandó!» Ennek elbírálása nem tartozik a helyhatóság hatáskörébe, sem a kisajátítási bíróságába. Ez vasúttechnikai kérdés lévén, ebben egyesegyedül a m. kir. helytartótanács dönt. Az a tény, hogy ingyen, vagy pénzért történik-e a kisajátítás, itt figyelembe, de még csak tekintetbe sem jöhet. Végül pedig a t. választó polgárság és a nemes tanács jóindulatába ajánlják magukat azzal, hogy ne feledkezzenek meg arról, hogy e hazában egyetlen város sem kap olyan kisajátítási és dolgoztatási összegeket, mint éppen Pest és e vállalat révén tetemes kedvezésekhez jutnak annak polgárai.

Törődött is ezzel Pest városa. Folytatta további kiszállásait, noha az 1844. évi szeptember 16-iki ülés, — melynek jegyzőkönyvét Ullmann Móricz is aláírta és erre a város maga is lépten-nyomon hivatkozott, — kimondotta, hogy ha a vasút elkészül: fel fogják mérni és a nem szükséges, de megbolygatott területet betöltve, kiegyengetve használható állapotban a város birtokába visszaadja a vasút.

Szfőv. Lev. t. int. 2782. a. n. Szab. kir. Pest város 6058/804/1845. sz. ikt.

A pályaudvarbővítés indokából kért Schwendtner-féle telek kisajátítását pedig Pest városa húzta-halasztotta. A vasúttársaság emiatt szóban és írásban a helytartótanácsot kereste fel minduntalan.

1845. június 28-án a helytartótanács, megtartott üléséből[83)] a következőket írja:

Pest Város Tanácsának, a Schwendtner-féle kert kisajátítása iránt. «Nemes Városi Tanács! A központi vasúttársaság igazgatóságának folyamodványa, melynél fogva a pesti pályaudvarhoz még szükséges Schwendtner-féle telek kisajátítását siettetni esedezik, e városi Tanácsnak oly meg-' hagyással küldetik át, hogy minek utánna nemcsak az efféle vállalatok természete, hanem a törvény rendelet is, minden e részben előforduló kérdések elhatározását legrövidebb úton eszközöltetni kívánják, — ha az említett kisajátítási tárgyban végzést még nem hozott volna, ez iránt az 1836-ik 25. törvénycikkely értelmében hovahamarább járjon el, s minden esetre az e dologra nézve rendeltekrül, valamint f. évi február 25-én kelt *7238.* sz. a. közölt panaszokrul még hátralévő jelentését haladéktalanul adja fel».

Pest városa «*haladéktalanul*» alatt két hónapi gondolkozást értett és 1845. aug. 29. napján[84]) kénytelen-kelletlen megírta felterjesztését, mely szerint «a középponti vasúttársaság által igénybe vett Schwendtner-féle telek iránt a törvényszabta eljárás folyván, e város Tanácsánál», — amit a helytartótanács 1845. szeptember 13-án[85]) tudomásul is vett. Pest város visszavágása tehát a Schwendtner ügyben a n. m. helytartótanáccsal szemben: kudarcot szenvedett.

Közben azonban nem feledkezett meg Pest város kiküldött gazdasági bizottmánya összefoglalni és a tanács elé terjeszteni azokat az eljárási eredményeket, melyeket eddigi történetleírásunk során ismertettünk, de amelyek így koszorúba fűzve azok indokolásaival nem a csatavesztésekről, hanem — szívós optimizmussal — a csata nyerésekről és a zsákmány előrelátható kihasználásáról győzi meg a várostanácsot.

1845. július 26-án[86]) bizottmányi jelentés főbb pontjai a következők: 1. fölmérték hosszában-széltében a (féligkész!) vasútat. 2. a) Fölszólították a vasúttársaságot, hogy a vizeket 15 napon belül csapolja le és úgy a magános telkeket, mint a város területét vízáradásoktól biztosítsa, b) Minden a pályán kívül levő területet (lerakóhely, őrházak helye, faültetvények, melyek a hófuvatagok ellen szolgálnak) azonnal bocsássa vissza betöltve, kiegyengetve a város tulajdonába, c) a Kerepesi úton e hatóság tudta nélkül épített vízáteresztet bontsa le, továbbá a Csömöri út melletti és a

[83)] Bp. Székesfőv. Levéltár Int. 2782. a. n. 30.208 sz. alatt.

[84]) Ugyanott 11.946 sz. alatt.

[85]) Ugyanott 33.958 sz. alatt.

[86]) Ugyanott 11.119 sz. alatt iktatott.

szentlőrinci határban készített töltéseket «sérteni ne merészelje» d) marhaátjárásokra szükséges átjárásokat készítsen a város technikai tisztjei- és a jelentő biztosság kívánsága szerint, különben Daxner Sándor tiszti ügyész úgy ennek, — valamint a védgátak, vízárkok és töltések költségeire be fogja őket perelni.

Felszólították a társaságot, hogy «*jószerivel*» adja vissza tüstént, mert 15 nap eltelte után *karhatalommal foglalják vissza* a vasúttársaságtól a vonal alapján kívül eső összes telkeket. Ezt a harci készséget Simon Flórent társasági meghatalmazott ügyvéddel szóban és írásban is közölték». Leérkezett azonban — folytatja a jelentés — a fentebb említett társasági igazgatóságnak folyamodványa az 5 NB. alatt idemellékelt helytartótanácsi k. k. intézvény, melynek s a rákövetkezett tanácsi végzés erejénél fogva ez ügyben közbejött tanácsi határozatok foganatosítása további fensőbb k. k. intézkedésig *felfüggesztetett.*

A terjengős, bőbeszédű jelentés foglalkozik a vasúttársaságnak Simon Flórent ügyvéd útján benyújtott és a 6. és 7. mellékletként becsatolt ellenérveket tartalmazó nyilatkozataival, melyeknek rövid tartalma a következő: «A vasúttársaság azt mondja: múlhatatlanul szükségük van az igénybevett telkekre és azokat az 1836. évi 2 5. te. alapján saját tulajdonának tekinti. Más, mint a helytartótanács ebbe beleszólni nem illetékes, a már megépített rész, — beleértve a szükséges befásítást is — megbolygatása az 1840. évi 10. tc.-be ütközik». A vasúttársaságot arra senki sem kötelezheti, — mondja továbbá a jelentés, — hogy Pest határában összegyűlni szokott vizeket és tócsákat rendszeresen lecsapolja, még akkor sem, ha történetesen erre kényszerülne vezetni a vasútvonalat. Hivatkozik a társaság az 1840. 10. tc.-re, *ahol megengedtetik*, *hogy a vizek még az országúton is keresztülfolyhatnak,* a vasút mégis annyira előzékeny, hogy vízáteresztet készített, sőt hajlandó vizesárkot is ásatni és az áteresztnél biztosítótöltést is létesíteni. Ennél többet nem tehet. A marhaátjárást már el is készítette. A város tehát saját érdekei ellen dolgozik, ha két marhaátjárást akar az elágazás közvetlen közelében a vasúton keresztül biztosítani, mert az egymástól távolodó vonalakon átvezetendő két külön átjárás az átkelés útját hosszabbítaná meg, mintegy 150 méterrel, de fölös építés és ellenőrzéssel kárt is okozna e kívánságával a vasúttársaságnak, sőt a közbátorság is gyengülne vele.

A város tanácsa helytelenítette a vasúttársasági iratban foglalt az 1840.: 10. tc.-re való hivatkozást és magyarázgatja a helytartótanács előtt, mi a «szorosan vett» pályavonal? Majd panaszkodik, hogy a vasúttársaság nem is hederít a tanács határozatára.[87])

[87]) «Történetírás» (Miklós Imre: Pest város és a középponti vasúttársaság harca) 1937. III. hó 183. 1.

A vasút tárgyában kiküldött bizottságnak a vasúttársaság megbízttaival Pesten, 1845-ik évi október 19-én, részint a városházánál, részint a helyinén tartott tanácskozásairól s kölcsönös egyességről vezetett Jegyző — Könyv. Ezen kölcsönös értekeződésen, melly a mondott helyen és napon *Szepesy* Ferenz polgármester Úr Elnöklete alatt tartaték, a város részéről jelenvoltak: *Szekrényessy* Endre városkapitány, *Rottenbiller* Leopold alpolgármester, *Kacskovics* Lajos fő Jegyző és h. tanácsos, *Staffenberger* István szószóló, *Schalatz* Antal telekbíró, *Erhardt* Ágost és *Joanovich* Demeter mérnökök, *Daxner* Sándor t. ügyész *Michél* Károly szószólói segéd, Appel József, *Szilágyi* István, *Vieser* Ferentz, *Károlyi* István, *Sartory* György, *Havas*-József, *Steindl* Ferentz, *Valthier* Antal, s ifj. *Wagner* János választópolgár urak; a' m. központi vasúttársaság részéről: *Szitányi Ullmann* Móritz, *Hegedűs* Zsigmond és *Wurmb* Kornél társasági igazgató Urak.

(A jegyzőkönyv kilenc nagyívoldalra terjed, melyből egy pontot szószerint ideiktatunk.)

g. Az előrebocsátott *barátságos egyességi feltételek* megállapítása következtében, a városi bizottság részéről *megengedtetett,* hogy *a tanácsilag betiltott vasúti munkák* az Oláh-féle major melletti tócsa betöltésével kezdve a' megállapított módon *folytathassanak.*

A kibékülés jegyzőkönyvének első oldala.

'Z. Kir. Pest varos

részéről:

Szepessy Jozsef Polgár. mester

Szebrényey Endre városkap...

Rottenbiller Leopold alpolgármester

Kacskovics Lajos főjegyző 's t. aniczfrak...

Stuffenburger István Tanats.

Erhaidl...

Michel Károly

Végh ... Vay ...

Jovanovits Demeter Varosy...

Sartory György

... Polgár

...

Anton Walter

Károlyi István választó Polgár, a' kiküldött Biszottságnak tagja.

Havas Jozsef ... alpolg...

Franz Kremer

... Ferencz

1.) Jelen bizottsági jegyzőkönyv
tartalma és különösen a' benne megállapított
viszonyos engedmények és kedvezések jöven-
dőre nézve se a' várost, se a' társaságot,
se pedig a' magánosokat illetőleg általános
elvül vagy bármi következtetés alapjául
ne szolgáljanak.

A' m. Közp. Vasut-társaság
részéről:
[illegible] Ullmann Móritz

Hegedüs Zsigmond
[illegible]
Szilágyi István
alapító Polgár.

[illegible] mérnök
[illegible] József
[illegible]

Jelen Bizottsági Jegyzőkönyvben foglalt Egyesség és illetőleg
Szerződés kir. kincstárilag jóváhagyatik.
A Magy. kir. udv. Kincstár Tanácsábul
Budán, 1846. évi április 18-án.

BORTNER KÁROLY.

Jelen Bizottsági Jegyzőkönyvben foglalt Egyesség és illetőleg Szerződés kir. kincstárilag jóváhagyatik.

A Magy. kir. udv. Kincstár Tanácsábul

Budán, 1846. évi április 18-án.

BORTNER KÁROLY.

Megkötik a békét

A helytartótanács a vasútépítés akadályozását *kereken megtiltotta* Pest városának és kölcsönös értekezésre, barátságos megegyezésre hívta fel a feleket.

1845. november 19-én Pest város tanácsa összeült és[88]) utasította Rottenbiller alpolgármester vezetése alatt működő gazdasági biztosságot, hogy igyekezzék a vasúttársasággal barátságos megegyezést létrehozni és az eljárás eredményéről számoljon be a tanácsnak.

Pontosan egv hét múlva, 1845. november 26-án már az utolsó harc megvívásáról szóló jelentés is beérkezett, mely Pest város teljes diadalát hozta meg az első vasútat építő részvénytársaság fölött. Ide iktatjuk szóról-szóra, miért folyt ez a küzdelem másfél esztendőn át?

«Tekintetes Tanácsi Pest sz. kir. város és a központi vasút közt fenforgott villongások kiegyenlítése tárgyában a választópolgárság által beadott nyilatkozatára f. é .november 19. napján 17297. szám alatt oda-utasítattuuk, miszerint a vasútigazgatóságtól az egyesség értelméhez képest e városnak kijáró összegeket vegyük át és eljárásunk eredményéről jelentést tegyünk.

Ennek folytában van szerencsénk hivatalosan jelenteni: hogy a vasút-igazgatóság részéről f. évi november 24-én a házi pénztárba eme hivatalos nyugtatványra készpénzben befizetett 12170.40 pfrt-ot és pedig 12 ölnyi

szélességű területért az egész vonal hosszában —	—	9.000 pfrt
a vizek lecsapolására megkívánt kölcségekre —	—	3.000 pfrt
a bérbevett 42 $^{32}/_{38}$ hold terület holdjáért évenként 8 pfrt-tal számítandó 1845. november 1-től 1846. április utoljáig—		170 « 40
összesen:		12.170 » 40

Minthogy pedig a vasúttársasággal alkudozások s illetőleg tárgyalásokról felvett és az 18 45. évi i6438. sz. jelentéshez csatolt jegyzőkönyv szerződés gyanánt szolgál, ezen jegyzőkönyv hiteles másolata jelen tudósítás másával együtt a házi pénztár hivatalosan a tárgyalási irományoknak felsőbb helyre való felküldése előtt oly utasítással volna hivatalosan közlendő, hogy eme hivatal a fentebb kitett összegét számadásaiban: bevételi rovatba iktassa, egyúttal pedig tanácsilag meg volna határozandó, valljon az át engedett városi területért fizetett gooo pfrt összeg szenvedő tőkék bevonására legyen-e fordítandó?

Pesten, 1845. évi november 2.5-én. *Rottenbiller Leopold s. k.*

alpolgármester.

Staffenberger István s. k.

szónok.

[88]) Bp. Székesfőv. Levéltár Int. 2782 a. n. 17297 sz. alatti végzésével.

Íme itt van a harc eredménye anyagiakban kifejezve. Ezért viaskodtak a szemben álló felek, egy esztendőn keresztül.

A békekötést ugyancsak 1845. november 28-án tartott tanácsülésből[89]) jelentették a nádornak.

Ebben a jelentésben a tanács kitárja szívét. Őszintén előadják az egyesség elhúzódásának okait, nem felejtvén el az ódiumot áttolni a vasúttársaságra, mely Pesten nem volt kellő felhatalmazással ellátva, s így az egyesség megköthetősége céljából, az akkor még Pozsonyban működő igazgatóságtól várta a szükséges hozzájárulást. Minthogy a válasz Pozsonyból 1845. szeptember 28-ra kitűzött határidőre nem érkezett meg, ellenben a vasútépítési munkálatok szakadatlanul folytak, «nevezetesen nem szűnt meg az igazgatóság a város telkeiről a pályaudvar kitöltésére földet hordatní. s a Városliget mögötti pályatöltés kanyarulatának változtatásául új terület foglalására szinte készületeket tőn.

A választópolgárság tehát, melynek a meghagyott barátságos egyezkedés eszközléséül kiküldött vegyes bizottság eljárásában több tagja vett részt, «nyilatkozatában október 10-én oly erélyes intézkedésre szólította fel alulírott tanácsot;, hogy a társaságnak iménti munkálatai akadályoztassanak meg, minek következtében kiküldött városkapitányunknak meghagytuk, hogy a vasúti társaságot mind az új vonal kanyarulat folytatásától azonnal és határozottan tiltsa el, egyszersmind a tilalom foganatára figyeljen».

És további jelentésében idézi a nádorhoz mindkét részről történt felterjesztések lényegét, s az azokra kapott utasításokat és indokolja a földterületek megváltása és bérbeadása iránt tett intézkedések szükségét. Beszámol arról is, hogy a vasúttársaság ellen a törvényszéken folyt perekből 612 pfrt. 11 krajcárt, mint perköltség összegét, a vasút befizette a városházi pénztárba és elállt a feljebbviteltől. A lelkiismeret szava is megcsendül, amikor a 2 4 öl szélességű ajándék föld felét visszaszedvén, a megváltási árként fizetett 9000 p frt beszedését indokolja. Hiszen «0 csj. *kir. apostoli Felsége a m. kir. kincstár útján ennek 18kő. évi január 8-án 585. sz. a tudatott k. rendeletben a város iménti ajánlatát minden észrevétel nélkül, hasonlókép egyedül a vaspálya vonalául értve méllóztatott k. jóváhagyni...»* de ne folytassuk tovább, mert a 24 öl szélesség ingyen való átengedésének ajándékozási ténye bizonyítja, hogy ez az érvelése azt akkori tanácsnak nem volt más, mint a 9000 pírt nefn egészen nagylelkű megszerzése, rengeteg akadékoskodás után.

Arról is beszámolt a tanács, hogy a megkötött egyességbe felvették az újabb félreértések, vagy netáni villongások elkerülése céljából, «1-ször

[89]) Ugyanott 17687 sz. alatt.

az őrházak s azok telkei a fenn megállapított 24 öl szélességű illetékbe értetnek; 2-szor ezen ajánlatot a város egyedül a kész vaspályára kívánja kiterjeszteni, nem pedig más ezen, vagy bármely társaság által létesítendő fő- vagy mellékvonalakra, avagy vállalatbeli egyébb építményekre; 3-szor miután a megállapított 24 ölnyi szélességű vonalrész felméretett a társaság mindent, mi ezen *24* ölnyi szélességen kívül esik, kiegyengetve, mint hasznavehető legelőt, s mívelhető földet minden visszakövetelés nélkül visszabocsátand a városnak».

Azután a kártékony vizek levezetésére építendő városi árkok költségeire a társaságtól beszedett 9000 p frt jogosságát magyarázza meg. Itt belevetették a megállapodásba azt is, ahol a város jónak látja belecsatlakozik a városi árok és pálya oldalán a vasút által épített oldalárkokba, és átereszekbe és ezt a vasút külön fizetés követelése nélkül tartozik tűrni. Végül elfogadják a marhaátjárásra vonatkozó vasúti javaslatot. A Városliget melletti dombot átengedik a pályaudvar és a vonal feltöltésére, de addig, amíg elhordják 4232/48 hold terület után holdankint 8 pfrt-ot tartozik fizetni a vasút bérletképen, félévi előzetes és pontos befizetéssel. 18/16. évvégéig a munkálat befejezendő és a bérbe vett telek kiegyengetve, használható állapotban visszaadandó.

Végül kéri a tanács, hogy «ezt a barátságos megegyezést, mind szerződést a nádor jóváhagyni méltóztassék és megerősítés végett a kincstár részérőli megerősítését is kieszközölni kegyeskedjék».[90])

Így zárult le a harc Pest város és a Magyar Középponti Vasúttársaság között.

* *
*

A pesti iparosok harca az első vasúttal

A békekötés területkérdés ügyében csendet és nyugalmat teremtett a két harcos fél között. És azután már csak kisebb, — de igen korjellemzö ügyekben — csaptak össze.

Alig telt el egy hét, s már megint fellángolt a harci tűz.

A változatosság kedvéért: most nem a telektulajdonosok és bérlők, hanem a pesti kovácsok, kerékgyártók, nyergesek, lakatosok és mázolok szálltak harcba a vasúttársasággal.

Hampl József ügyvéd, mint a fentnevezett iparosmesterek jogi-képviselője, terjedelmes beadványban panaszolta el a tekintetes városi tanácsnak, hogy Ullmann Móricz igazgató részére *«Schwarz—Wagen»-t,*

[90]) «Történetírás» (Bp. 1937. Miklós Imre: Pest város és a középponti vasúttársaság harca.)

magyarul «*dugám-kocsil*» gyártanak a vasúti szolgálatba felvett iparos legények. Sürgős orvoslást kért a vasúttársaság kontárkodása ellen.[91])

Ezt a panaszt 1845. december 9-én a tanács kiadta Szekrényesy Endre városkapitánynak, aki december i5-én igazoló jelentésre szólította fel a vasúttársaságot. A válasziratot Simon Florent 8 napon belül megküldötte Szekrényesy városkapitányhoz.

Először is pontról-pontra idézi a panaszokat, melyek röviden a következők: A dugám-kocsik belső rugóval olykép működnek, hogy a kocsi oldafalai leereszkednek és körül puszta ablaküvegek maradnak. Szóval «nemcsak kontárkodnak, hanem tilos árú becsempészésével is foglalkoznak». Becsatoltak egy város biztosi bizonyítványt is, melyből kitűnik: hogy az Ullmann-féle dohánygyári raktárban készítik a kocsikat. «December hó elején egy Steyer kocsi bevégzésével voltak a munkások elfoglalva», ami a céhbeli 34. cikkelybe ütközik, «melyszerint egyik mester embernek a másikéba avatkozni tilos». Λ vasúttársaság ezzel szemben hivatkozik az 1836-ik évi XXV. t. c. 7. §-ára, melynek értelmében törvényes joga van ehhez. A kocsik az igazgatók részére készültek, idegennek nem adják el. A munkásoknak annyi munkájuk van, hogy idegeneknek dolgozni idő hiánya miatt sem tudnának. Ez alapon Szekrényesy a tanács elé terjesztette jelentését, melyre a tanács hátiratilag ezt írta: «Jelentettekből kiderülvén, hogy mikép az m. közp. vasúttársaság. által alkalmazott mesterlegények, nem csupán a vasúthoz tartozó szerek készítésével foglalkoztak, hanem magánosok számára is készítenek kocsikat, tudósító városkapitány úr, valamint a vasúttársaság igazgatóságát úgy a panaszbeli mesterlegényeiket szinte komolyan «figyelmeztetendő, hogy ilyen magános munkák készítésétől annyivei is inkább óvakodjanak, mivel, — ha egyszer rajtakapatnak, — a visszaélés tárgya nyomban el fog koboztatni.

*

A harc elült kilencven évvel ezelőtt. S míg e sorok íródnak Budapest székesfőváros és a M. Á. V. között éledt fel a harc a legelső vasút fölött áthúzódó Ferdinánd híd átépítésének költségei miatt. —

[91]) Bp. Székesfőv. Levéltár Rel. a. n. 1845—18239. sz.

6. FEJEZET.

Az első vasútnál történt visszaélések. — V. Ferdinánd király elrendelte a vizsgálatot. — Megdöbbentő vallomások. — Mit derített ki a vizsgálat?

Ezt a fejezetet bevezetéssel kell ellátni.

Az első vasútépítés erkölcsrajzát ismerjük meg ebben a fejezetben királyi biztos által felvett hiteles jegyzőkönyvek alapján. —

Ez a szó: «*zsidó*» sokszor fordul elő a terhelő adatokkal kapcsolatban. Le kell azonban szögezni, hogy — noha zsidó vallásúak voltak nagyobbára a terheltek — a hangsúly, nem a *«zsidó»*-n, hanem a *visszaéléseken* van. Mert visszaéléseket nemcsak zsidók, hanem keresztények is követtek el és a zsidók elleni terhelő tanúk között nemcsak keresztények vannak, hanem zsidók is előfordulnak.

Így a vallás, itt másodrendű kérdéssé törpül.

Az a tény, hogy a haszonlesésben a zsidók jobban összetartottak, mint a keresztények: domborítja ki a visszaélések zsidó-jellegét, mely végeredményben azt jelenti, hogy a visszaélések megnyilvánulásai szerint a bajok kútforrását nagyobbára abban a keresztény erkölcsöktől élesen elütő anyagias kapzsi-szellemben találjuk meg, mely alacsonyabb, vagy magasabb szellemi nívón, egyetlen célra szegezi tekintetét: mindenáron *pénzt* és *pénzt* szerezni. Itt a hangsúly a «mindenáron»-on van.

Az üzlet: üzlet, mely a pénzszerzésben is lehet tisztességes, — viszont lehet tisztességtelen is. És ebben a fejezetben az utóbbiról lesz szó.

Az az óriási vizsgálati anyag, melyet 1846. év január so-tól május 6-ig levelekkel és szakadatlan kihallgatásokkal a helytartótanács összegyűjtött: egy vastag, külön kötetben volna csak megírható, de ez a rövid öeszefoglalás is kellő tájékoztatást ad a történtekről.

A visszaélések élezték-e ki a szakítást, az első vasútat építő *porosz Beyse Vilmos Ágoston* és a «*nem árja*» *szitányi Ullmann Móricz* és rokonsága között? az döntse el az olvasó.

A porosz büszkeség és magát mindenek fölé helyezni akarás, — vagy a szolgálati rend és fegyelemnek szigorú megóvása minden külső és belső — csupán zavarkeltésre alkalmas — befolyástól, volt-e a feszültség kirobbanásának indító oka? avagy az «üzletféltés», egy neki gyűlölt fajtól? ez az a kérdés, amire a vizsgálati adatok világot derítenek, vagy inkább deríteni igyekeztek. Mert, noha súlyosan terhelő adatokat országos, komoly, tekintélyes egyéniségek szolgáltattak egyes nem vitás esetekre, bírói nyelven szólva: a *szembesítés nem sikerült,* «mert a terhelők és terheltek megmaradtak állításuk mellett. Az éhen, s ápolás nélkül elpusztult első magyar vasútépítő tót-rutén-lengyel munkások, mint *«corpus delicti»-k* az anyakönyvekből ki nem törölhetők, annak ellenére, hogy arra is van bizonyság, hogy a társaság mintegy 7000 pforintot költött betegápolásra. — jóllehet már a tömeghalál után, — annyi azonban tény és való, hogy arra semminemű gondot nem fordított a társaság, hogy a vállalkozók által alkalmazott vasútépítő munkások emberi sorsot «élvezzenek». —

Meg kellett írni! Mert ez szigorúan a *«magyar vasutasság ügye».*

* *
*

V. Ferdinánd király utasítja a m. kir helytartótanácsot a visszaélések kivizsgálására.

1845. karácsony napján nagy meglepetés érte V. Ferdinánd királyt. Elolvasta az *«Augsburgi Allgemeine Zeitung»* című hírlapot és megdöbbenve értesült arról, hogy a Magyarországon épülő első vasútnál óriási visszaélések vannak. — Haladék nélkül utasította a Budapesten székelő helytartótanácsot, — hogy a panaszokat azonnal vizsgálják ki és tegyenek kimerítő jelentést. Az augsburgi lap Zöppritz würtenibergi gyapjúkereskedő aláírásával részletesen beszámol a Pesten történt dolgokról. Az erre. vonatkozó utasítást[92]) szószerint közöljük.

Ő Császári stb. kegyesen tudatandó:

Több helyről panaszok érkezvén mindenfelé visszaélések és rendetlenségek iránt, mik a központi vasút igazgatósága, különösen elnöke Ullmann Móricz önmaga és attyafiai iránt viseltetett részlehajlásának tulaj doni tattnak s azon vasúti részvénytársaság hitélet tetemesen csökkentik, e helytartó tanácsnak ezennel meghagyatik, hogy miután az 1836. évi 2 5. törvénycikkben és ennek folytán a részvényes társasággal kötött szerződésben gyökerezett felügyelési jogánál fogva az építés ügyében elkövetett és a vasút folytatását veszélyeztető meggátlása e helvtartó-

92) M. kir. Orsz. Levéltár Htt. 3237. érk. 1846. január 18. (500/60.

tanács tisztéhez tartoznék, az említett igazgatóság kezelése ellen köz-- tudomásra felhozott panaszokat szorosan vizsgáltassa, s a netalán valósodó rendetlenségeket és visszaéléseket azonnal megszüntesse, ezentúl pedig az igazgatóság eljárását éber figyelemmel kísérvén, intézkedései eredményéről jelentését mielőbb terjessze fel.

Kelt Bécsben, boldogasszony hó 9-én 1846.

Gróf Mailath Antal m. *k.*

Plalthy Mihály m. k.
ő császári stb. kegyes parancsára
Osegovits Metéli m. k.

A vizsgálatot lefolytatták és jelentést tettek a helytartótanácsnak a következő jelentéssel:[93])

Fenséges örökös Császári Királyi Fő Herceg Ország Nádora!
Nagyméltöságá Magyar Királyi Helytartó Tanács!
Kegyelmes Uram, Kegyes s jó Akaró Uraim!

A magyarországi középponti vasút tárgyában,s tekintve annak igazgatósága, különösen pedig Ullmann Móricz Igazgató ellen az «*Augsburgi* Allgemeine Zeitung» című hírlap múlt évi december 22. napjáról költ 356-ik számában egy Czikk Zöppritz Würtembergi gyapjúkereskedő aláírásával tétetvén közhírré, s ezután más hírlapokban is, ugyanazon Igazgatóság ellen több cikk irányoztatván, s az Igazgatóság részéről is, Beyse Vilmos Ágoston volt főépítészi mérnök, s szolgálatából, tekintve ez vállalatnáli alkalmaztatásából elbocsájtott több egyének ellen, hasonló úton több feleletek terjesztetvén a nagyközönség elejibe; folyamodott ezeknél fogva az ekkép gyanúsítatott Igazgatóság e’, Nagy Méltóságú Kormányszékhez, ezen körülmények megvizsgáltatásának elrendeltetése iránt, mire azonban folyó évi 2097. számú itteni k. határozat folytán hátiratilag oda utasíttatott: hogy hivatalos eljárásáról a részvényes Társaságnak, mint megbízójának lévén felelős, igazolását az alapszabályok értelmében tartandó rendkívüli közgyűlésen adja elő.

Időközben folyóévi január 9-én 600/60 sz. alatt költ k. udvari rendelettel a vállalat körül több helyről bepanaszlott,’ s az Igazgatóság különösen pedig elnöke Ullmann Móricz önmaga és atyafiai eránt viseltetett részrehajlásnak tulajdoníttatott visszaélésnek megvizsgálása e részbeni intézkedés hagyatván meg az erre folyó évi január 20-án 3267. szám alatt a feljebb érdeklett hátirattal egyértelműleg költ felterjesztésre folyó évi február 5-én 2279/179-ik szám alatt költ k. újabbi k. udvari rende-

[93]) M. kir. Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 59. 1846. május 6.
A jelentést korhű helyesírási hibáival közöljük.

lettel, — e vizsgálat az érdeklett igazgatóság részéről a már folyó évi március 8-ári kitűzött részvénytársasági közgyűlést megelőzőleg végbehajtani parancsoltatott.

Mindezek s különösen utóbb tisztelettel felhozott k. királyi Rendelet folytán, méltóztatott Cs. Királyi Fenséged s a Nagy Méltóságú Magyar Királyi Helytartó Tanács, folyó évi február 10-én 5293 és 6572-ik számok alatt hozzámbocsájtott k. Intézvény által, a vizsgálatra engem kiküldeni — egyszersmind Beyse Vilmos a vasútnál volt főmérnök e tárgyban adott, ide 1-ső szám alá visszazárt folyamodását kellő használat végett nekem áttenni.

Vevén e k. Intézvényt f. évi február 15-én, miután, annak kapcsában vélem k. közöltetett felljebbi folyamodásból, de különben is a köz hírlapokban igtatott többrendbéli czikkekből azt lehetett értenem, miként ezen panaszok, gyanúsításoknak ez útoni közhírré tételére főképpen most említett Beyse Vilmos Ágoston fő Mérnök a vasút építésének vezetésétől történt Elmozdítására szolgáltatott okot és alkalmat, — mindenekelőtte most nevezett mérnököt s attól nyert utasítás után Pesten tartózkodó Muth- Buchwaald- Lavalle- Shecherde vasútnál alkalmazott mérnököket, s tekintve építészi vállalkozókat, nemkülönben Farkas Ödön e Vállalati levéltárnokot magam elibe rendelve szóval oda utasítottam: hogy az általok közhirlapokban, e Tárgyban írt czikkek eránti nyilatkozataikat, egyszersmind az Igazgatóság ellen ott közzétett panaszaiknak alapját, hova hamarább adják előmbe. Folyamodtam egyúttal Császári Királyi Fenségedhez, hogy a Bécsben tartózkodó Lechmayer hasonlókép mérnök, s Jasmagy e vállalati volt ellenőrnek ottani kihallgatása s nyilatkozatok — úgy Cs. K. Kapitány Wurmb Kornél mint vasúti igazgató elleni panaszoknak Bécsben történt tárgyalása velem közöltessenek k. elrendeltetése, valamint első czikket közzétett Würtemberg országban Heidenheimban lakó Zöppritz gyapjúkereskedőnek kihallgatása eránt is. Mire az utóbbi szükségesnek nem találtatván, többi ezen alázatos kérelmem eránt kellő rendelések k. megtétettek».

Ez a hosszadalmas, tekervényes és fárasztó írás még hatvannyolc oldalon tart, melyet rövid kivonatban ismertetni is feleslegesnek tartunk, mert a kihallgatottakkal felvett jegyzőkönyvből a lényeget amúgy is idézzük. Ezt a jelentést Dubraviczei Dubraviczky Simon kebelbeli tanácsos Budán 18 46. május 6-án írta meg.[94])

A kihallgatottak majdnem valamennyien Ullmann Móricz ellen vallottak. Az az elenyésző kisebbség, amely saját érdekében kézzelfoghatóan az igazságot megmásítani törekedett, nem indították meg a helytartó-

[94]) M. kir. Orsz. Levéltár HU. F. 31. P. 59 a. 184G. 18198 sz.

tanácsot. Úgy volt eredetileg, hogy a kivizsgálásokat majd csak a közgyűlés május 17-i megtartása után fogják eszközölni. Azonban a helytartótanács a kapott szigorú parancsnak megfelelően február hónap— megkezdte és az ünnepeket leszámítva napról-napra egészen május hónap első napjaiig folytatta a kihallgatásokat. A kihallgatottak névsorából a következőket említjük meg: február 21-én kihallgatták Buchwald Vilmost, február 2 3-án 6. számú jegyzőkönyvben Sheperd mérnököt, hallgatták ki.

A 10. számú jegyzőkönyvben, mely 42 oldalra terjed hallgatták ki a *föpanaszost Beyse Vilmos Ágostont.* A személyi adataira nézve előadta, 49 éves, nős, öt gyermek atyja, ágostai evangélikus, a porosz királyi hadseregből 1887. évben vált ki a háború esetére való visszaléphetés jogának kikötése mellett. Vasútépítési munkálatokat végzett belga, angol és francia vasúttársaságoknál. Javaslatait a porosz király is elfogadta és terveit megvalósították.

1844. évben Rothschild szólította fel, hogy nem kívánná-e Landauer, Mayer, Wertheim és Wodianer bécsi pénzváltóházakkal együtt az északi vasutak építésénél Leipniktől Óderbergig, a porosz határig nyúló rész felállításánál, mint technikai vezető résztvenni? Itt működött, amikor Myrbach cs. k. vezérőrnagytól felhívást kapott, hogy jöjjön Magyarországba a középponti vasútvállalathoz. Ugyanis Myrbach a lelke volt a vállalatnak. Beysét a Porosz rheimsi és westfáliai tartományokból ismerte. Így jött Beyse Pestre október első napjaiban. Zimpel e vasúti építő igazgatóság között súrlódás volt és ennek a kilépő Zimpelnek helyére vették föl cBaumeister-nehmerneki.

1844. október 5-én midőn e vasúti pályán *első ásás ünnepélyesen történt:* mutatták be a jelenvolt közönségnek és személyzetnek. Nem lehetett tehát semmikép sem kételkednie abban, miszerint a kilépett Zimpel helyére szerződtették és az igazgatói hatáskört reáruházták. Kérte az igazgatóságot, hogy a Zimpellel megkötött és érvényben volt szerződést vele szemben is kössék meg. De a társaság halogatta. Ellenben tudomásul yették, hogy Zimpel, mint építészeti főigazgató működjék. Igazgatósági határozatott adtak szerződést helyett, melyben 6000 forint évi, útiköltség: 1800 forint, szállásbér: 1200 forint díjat állapítottak meg és mindkél részről háromhavi felmondást kötöttek ki. Beysének csak egy kikötése volt, hogy a felmondáshoz mind a tizenkét igazgatónak hozzá kelljen járulnia. Nem akarta ugyanis kitenni magát annak a kijátszásnak, mely Zimpellel szemben megnyilvánult. «Ullmann Móricz már akkor is cselt és ármányt koholt — vallja Beyse jegyzőkönyvi vallomásában — és meggyőződésemet a következőkre alapítom. Nemsokára már a beígért 1200 forintnyi szállásbérből is elvontak, távolabb helyekre történendő

utazásomban az 1800 forinton felüli összeget is megajánlták, de nem kaptam meg.

Ezekután 1844· évben — a mondott időponttól kezdve — avaspályának földi munkáját mind a vác-bécsi, mind pedig a szolnok-debreceni ágon megkezdtem., mint építési igazgató a munkát kisebb szakaszokban, mint külországokban szerzett tapasztalatokból a vállalatra nézve leghamarabb és legcélszerűbbnek ítélték — a vállalkozók (Baumeister-nehmer) között elosztottam ezeket önnállólag, valamint a munkások csoportjára fölügyelőket alkalmaztam, ezeknek az alattam levő tisztviselőknek szóló utasítást és hivatali könyveket kidolgoztam, anyagokat és eszközöket beszereztem és mind eme intézkedéseimet Bécsben az igazgatóság jóváhagyta. Nem is tapasztaltam semmiféle megszorítást. Azokat, akiket Zimpel felfogadott írnokokat, mérnököket, anyag gondozókat kénytelen voltam megtartani, úgyszintén a pénztárnokokat is.» És most belekezd a panaszkodásba. Noha mindenért őt tették felelőssé Ullmann zsidó atyjafiait: Wittmann és Sohlésinger voltak a pénztárosok. «Egyideig tűrhetően s minden csalás nélkül haladt a munka előre. Azonban ez évnek végefelé Myrbach generális meghalván, Ullmann, ki eddig többnyire Bécsben mulatott megérkezvén, azonnal ari'a szólított föl, hogy adatnék által az eszközök és szükséges anyagok szállítása testvérének Ullmann Fridrichnek, mire kifogást tettem, hogy Ullmann Friedrich csőd alatt lévő bukott ember legyen, e részben a bécsi Igazgatóság majd kifogást teend; erre azonban azt felelvén Ullmann Móricz: mit nekem a bécsi igazgató, azok csak Börze spekulánsok, lumpok, majd én felelek erre. Igaz, hogy testvérem is korhely s nekem már sok pénzemben van, — de csak testvérein marad, kell neki valami élelmi módot nyújtanom, azután alkalmas ember majd olcsóbban beszerzi a tárgyakat». Azután Beyse elpanaszolja, hogy Wurmb Kornél, Ullmann Móricz és Hegedűs Zsigmond igazgató összetartottak ő ellene. A jegyzőkönyv, amint már fennebb említettük negyvenkét oldalra terjed és február 28-án 1846. évben Dubraviczky Simon kebelbeli tanácsos királyi biztos és Jászav Antal biztossági tollvivő írták alá.

Dubraviczky Simon a visszaélések ügycsomójában feltünteti és elibetárja Őfelségének az egész vizsgálati anyagot.

Beyse jelentése kapcsán, — mely 1. sz. alatt fekszik az iratok között, kihallgatták 2—7 jegyzőkönyvekben Buchwald, Farkas Ödön, Muth Adolf, Lavall és Shepherd György tanúkat. — A 8—10. jegyzőkönyvek ismét Beyse vallomását tárják elénk, közel ötven oldalon, itt nevezi meg a tanukat. — A 11—51 sz. jegyzőkönyvekben folynak a tanúkihallgatások, ezekben a következő tanúk vallomásai foglaltatnak: Haigel Márton, Schoebel Pál, Drassoszky Márton, Bordács István, Beranek János, Gácsi Márton,

Podolsky Ferenc, Reiner Ferenc, Kasselik Ferenc, Ijjártó György, Nigriny Lajos Szűcs István, Lederer Gedeon Róbert, és most jönnek a mozdonyvezetők: *Pesti Ferenc, Young Tamás, Klainkovszky Ottó, Patzenhoffer Λándor,* utánna Gottwald Vilmos József, Novák Károly, Léderer Ignác, Báró Nyáry Antal, Benkár Dénes, Kubik Endre, Rock Lajos, Michalkó Károly, Gróf Zichy, llllmann Móricz, Szihrovszky József, Kecskés Károly, Pest vármegye képv. Az 58. sz. jkv.-et német nyelven a vasút igazgatóság írta, melyben Beysével kötött megállapodást írja le. 59. sz. jkv. Zimpel Károly, 60. sz. Nápolyból írta Zimpel Károly, 61. a Helytartótanács jelentése a vádak bizonyítékairól (önkényes változtatások expediáit leveleken, szállítási szabályok kijátszása a 8, i4, 18, 21, 27, 37, 3g, 4 1, 43, 46 és 50 jkv-vel igazolva), Jasmagy Gábor, Lachmayer József, Schőnbauer József, Mittelmann Ábrahám, Goldstein Izsák ez utóbbi kettő orth, zsidó és mégis terhelő tanúk Ullmann Frigyes ellen. A 70 sz. jkv-ben hallgatták ki Ullmann Frigyest. 71 jkv. ifj. Pollák, 72. id. Pollák, és így tovább Schlésinger, Wurmb Kornél, Hegedűs, Simon Flórent, Muth Adolf, (újból) Lubinger Gyula városi biztost, Müller, Ullrich János Jakab, Frieb tanukat és összeállította a helytartótanács a vádat Ullmann Móricz ellen és kihallgatta a vádakra nézve. — Azt tényként meg lehet állapítani, hogy a vizsgálat türelmes és alapos volt és ahol a legkisebb dolog nem egyezett, keresztkérdésekkel tisztázták a csalást, megvesztegetést és önkénykedést. —

Λ helytartótanács hivatalos vizsgálati irataiból:[95])

„Ullman Móritz igazgató ellen fenforgó vádak:

Ezek a 2, 4, 6, 7, 8, 10, 14, 18, 21, 37, 39; 41; 42; 43; 46; 52, 54 és 55 számok alatt feljebb mellékelt Levelek s Tanú vallások nyomán leginkább abban pontosulnak öszve, hogy *Ullmann Móritz,* testvérét, már feljebb nevezett *Ullmann Fridrich* vagyonbukott Pesti zsidó kereskedőt ezen vállalathoz kívántató anyagszerek szállítójának tolta fel, ki ezen szállításokat; előbb ugyan Száztóli díj mellett rendesen, s jól, utóbb pedig ezekre Csőd rendeltetvén, minthogy arra maga neve alatt megjelenni nem mert: *Gutmann, Síadler, Harfner, Berger, Mayer* álnevek alatt előre letett biztosítás *nélkül, rendetlenül* eszközlötte, mert sokszor nem kellő minőségű anyagot, nem magaidejében nem a' kitűzött helyre szállított, bízván Bátyjának hatalmas pártfogásában; vádoltatik továbbá Ullmann Móritz, hogy a szállítások 's építések tárgyában az Igazgatósághoz beadott ajánlatokat nem tisztán kezelte, azokat önkényesen felbontván s a beadottakhoz újakat is tevén p. o. a 10-ik és 55. oklevelek szerint Ullmann Fridrich feljebb nevezett álneveseinek ajánlatait. Vádol-

[95]) M. kir. Orsz. Levéltár. Htt. F. 31. P. 59 a. 18198 sz.

tátik továbbá: hogy e vasút építésében előbb alkalmaztatott keresztyén vállalkozókat eltávolítván, ezen építést, mind atyjafiainak, vagyonbukott zsidó kereskedőknek adta által, kik a' munkások bérét is elhúzván és a Társaságnak általuk nem is tellyesített munkákat hamisan beszámítváin, ez által a pénztárt kizsákmányolták és a vállalat hitelét az általa is rontották, mert a beteg munkások ápolásával mit sem gondoltak, — oda vezetvén végezetre Ullmann Móritz a dolgot, hogy ezen építés az alsóbb vonalon Koppely zsidó pesti kereskedőnek, s ez által Schlésinger nevű (Ullmann Móritz attyafiának) a felsőbb vonalon pedig Talachini vállalkozónak általányos szakmánybán adatott által, vádoltatik végtére a 17 oklevél nyomán Tanuk vesztegetéseinek kísérletével is.

Ullman Móritz védekezése:

«1. Beyse Jasmagy Gáborral szoros viszonyban van, ez utóbbi Zitterbarth építésztől 50 pfrtnyi ajándékot elfogadott.

2. Beyse, nem mint állítja: 1844. októberében meghívásra, hanem még augusztusban Pestre jővén vasút építésre vállalkozónak ajánlkozott. Minthogy Zimpel megszűnt építészi főigazgató lenni, kísérlet gyanánt — nem pedig 3 hónapi felmondásnak kikötésével, — reája bízatott. Ezért nem áll Beyse állítása, hogy ő csak 12 igazgató együttes beleegyezésével küldhető el. Becsatol 1—4. számig okleveleket. Ezt, ha tőle nem fogadták el, módja lett volna visszalépni.»

Előadja továbbá, hogy «Beyse ezek szerint építészi főigazgatónak felfogadtatott abban cs. k. mérnök Fillungen Bizonyítványa szerint technikus tekintetben is elég hibákat tett, de 1844-ik évi okt. napjától november 12-ig minden anyagot Lavale nevű kedvencze által 60 száztóli díjj mellett, maga Beyse szállított és általa alkalmazott vállalkozók csempészkedései által, a pénztárnak elég kárt okozott, bemutatván ennek bizonyítására Báró Hornig anyagi szerek gondviselőjének három rendbeli bizonyítványát is 5 szám alatt».

E pontra a vizsgáló *Dubraviczky Simon* keb. tanácsos megjegyzi, — hogy: «Fillungen cs. k. mérnök Bizonyítványa *nem is fordul elő,* ellenben. Kecskés Károly királyi építészi Segéd 53. sz. tudósítás szerént e vasút vonalának tervezésében és a már elkezdett építésekben is némelly kisebb nagyobb észrevételek fordulnak elő, mennyiben lehessen azonban ezeket magának Beysének tulajdonítani, *holott az első tervet Zimpel késztette* az építésben pedig Wurmb Gornél kapitány és Sprenger építészi Tanácsos befolyással voltak».

Megjegyzi továbbá a királyi biztos, hogy: «Báró Hornig bizonyítványai azért esnek kifogás alá, mert *ezek nem korhűek,* hanem folyóévben — tehát amikor már Beyse ott sem volt — szerkesztették és adattak ki.

Ullmann előadja, még, hogy Beysének semmi köze sem volt a pénztárhoz és anyagokhoz, mert ezek Báró Hornig gondviselőre voltak bízva *«Beysének főközelségében állott a vállalkozók munkájára felügyelni»*.

«Tagadja Ullmann Móritz, hogy Ullmann Friedrichet ő ajánlotta volna, vagy tolta volna be szállítónak, tagadja, hogy az álnevű szállítóit az ő tudtával, vagy megegyezésével alkalmaztatta, vagy maga a szállításokban legkisebbé is részes lett volna és azt állítja, hogy ő 1844· évi, októbertől november i x napjáig Pozsonyban az ország Gyűlésen e vasút dolgát szorgalmazva, Pesttől távol volt, hogy testvérével Ullmann Fridrichhel 18 45-ik év májusáig — hat év folyamata alatt — nem is beszélt, hogy Hegedűs Sigmond igazgató és Simon Flórent ügyviselő ajánlatára sem akarta ezt szállítónak elfogadni, hogy Beyse előbb mindent közvetlen maga vásárolt és csak 1844/45. év telén tapasztalván Ullmann Móritz, hogy a vasat Sartony pesti kereskedő, a kötélgyártó munkát pedig Michel köteles olcsóbban, s jobb mennyiségben előállítani készek legyenek, Beysét oda utasította, hogy e tárgyakat azoktól vegye, hogy maga Beyse önfejűleg alkalmaztatta Ullmann Fridrichet száztóli díjj mellett szállítónak, mint ezt Ullmann Fridrichnek *6-ik* és *7-ik 10* és *11 szám* alatt írt levelei bizonyítják, akkor is, midőn az igazgatóság által 8-ik és 9-ik oklevelek szerint ezen szükségek csőd útjáni befejezésére utasíttatott.

Nem áll Beysének az az állítása, hogy erre őt az Igazgatóság szóbelileg utasította, és az ő attyafia a vállalatot megkárosították, sőt Beyse az alatta volt hivatalnokoknak is kiadta, hogy semmiféle szóbeli rendelet el ne fogadjanak, hanem írásban kérjék. Előadja továbbá Ullmann Móritz, hogy Ullmann Fridrich alkalmazására semmi ok nem forgott fel, viszont *Pollack* atyafiénak ezt beismeri: Berger kereskedő és Beyse egyenes viszonyban volt. Bár így Ullmann Fridrich illetve álnevesei útján előállható károkért — őt Ullmann Móritz-ot, — felelősségre vonni nem lehet, mégis kijelenti, hogy a pénztárra semminemű kár nem, háramlott.

Nem érheti őt vád, — Ulbnan Fridrich téglaszállítása körül sem, mert Beyse 11 forintért alkudta ki a téglát a Duna túlsó partján, viszont Ullmann Fr. a Szentendrén tárolt és leszállított téglái mindössze 13 forintba kerültek Czegléden. Végül Ullmann, Beysét hamis vallomásra is képesnek tartja».

Szitányi Ullmann Móricz vasidegeit azonban annyira megviselték a hónapokon keresztül tartó állandó kihallgatások és szembesítések, hogy hiába marasztalták, 1846. május 17-én lemondott igazgatói tagságáról is

Megdöbbentő jegyzőkönyvi vallomások.

A megbetegedett és elhalt vasútépítő munkások sorsáról szól ez a két vallomás:

«Alulírott és Nagy Méltóságú Magyar Királyi Helytartó Tanács tanácsosa Nagyságos dubroviczai Dubraviczky Simon úr által hivatalosan megkerestetvén a végett, hogy a Vaspálya mellett dolgozó napszámosok között megbetegedetekkel miképen lett bánásról, ha mi tudomásom volna, adnék arról bizonyítványt: ezennel bizonyítom, — hogy a közelebb múlt 1845-ik évi egyik nyári hónapban körülbelül július vége felé — pilisi jószágomba kimenvén azon hírt halottam, hogy Vaspályánál dolgozó napszámosok közül valósággal igen sokan elbetegedtek s minek után a Vaspályái igazgatóságnak reájuk semmi gondja nincsen a betegek minden hajlék nélkül szabad ég alatt szélyel a kertben, á hol valamely enyhet helyet találnak, vagy ahol összve roskadnak ottan feküsznek minden emberi segedelem nélkül s csak úgy akkor, éppen a nyomozás következtében egy már már halva — mások pedig haldokló vagy igen beteg állapotban találtattak fel — s a betegekrőli gondoskodás végett felszólított Vaspályánáli akkori rendelkező azzal mentette magát, hogy ők e részben semmit is tehetnek. Ezeknek következtében a Város bírájának és Jegyzőjének meghagytam, hogy a fennforgó körülményekről a járásbéli Főszolgabírónál jegyeitek jelentést, — addig azonban, nehogy valamely ragadós nyavalya a Városi lakóságot meglepje, a beteg munkások számára valamely helyet készíttessenek és csakugyan a Város, a Városon kívül egy istálót tisztítatott ki és készítetett el a betegek számára, hol azokat orvosi szerekkel és segedelemmel már nevezett uradalmi orvos Szilézi úr látta el — a szükséges eledeleket pedig tulajdon konyhámról én adattam nekik. A megholtak, mint értesítettem városi költségen temetettek el. Különben pedig ezen tárgyra nézve többször nevezett orvos Szilézi úr városi jegyző Michalkó Károly és a Város bírája még körülményesebb felvilágosítást adhatnak.

Költ, Pesten, Martius io-ik napján 1846-ik esztendőben.

Nyáregyházi Báró Nyáry Antal
cs. k. kamarás».*)

[96]) Eredetije kéziratban található a M. kir. Orsz. Lev. tár. m. kir. helytartótanács 1846. évi F. 31. P. 59. sz. iratai között a 18198/46. ügy 40-ik számú jegyzőkönyv.

*) Báró Nyáry Antal 1803. december 21-én Varsányban, Hont vm. született. Atyja Ignác, anyja Tihanyi Rozália. Gimnáziumot Selmecen, bölcsészeiét Pesten, jogot Sárospatakon végezte 20 éves korában már Hont megye aljegyzője volt. A következő évben szolgabíró. 1830-ban közakarattal főbíró. Széchenyi István kebelbarátja. 1835. Pestmegye alispánja. 1837-ben V. Ferdinánd király aranykulcsos kamarása. 1845-ben a kir. ítélőtábla bírája, Pártatlan, igazságszerető, nagy jellem volt. Föl és lefelé rendkívüli megmegbecsülésnek és tiszteletnek örvendett.

«*Michalkó* Károly evang. vallású, 42 éves, feleséges, Pest megyében kebelezett Pilis városa jegyzője.[97])

A múlt évben június vagy július hónapban hírül hozatván, hogy a kertek közt egy a vasútnál dolgozott felföldi tót munkás halva találtatott. Pilisen lakott és épen a határbéli Schlésinger vállalkozóval együtt dolgoztató Muth nevű mérnököt felszólítottam, hogy gondoskodnának a halott eltemettetéséről, mivel ő engem a lelkészhez utasított, azt mondva különben az ablaka alá tételi. Én a lelkészt is felszólítottam, és bár az eleinte amiatt, mert a meghótnak vallását nem tudá, az eltemetéstől vonakodott, miután azonban az elhunytnak munkatársai azt mondák, hogy görög egyesült vallású így csakugyan eltakarította. Később augusztus elején az egyik pilisi földes úr, báró NYÁRI megparancsolá, hogy mivel a kertekbe a vasúti munkások közül számosán betegen hevernek, gondoskodnék valamely helyről, hová azokat beszállítani lehetne. Az említett báró úr késznek nyilatkoztatva magát szükséges élelmineműekről naponként gondoskodni; ennek következtében én a város egyik istálóját kitisztitattam és Csire Pál törvénybíróval, együtt a szérüs kertekbe mentem. Lelket rendítő vala látni, hogy leginkább a felvidékről lengyel szélekről, Bardiovvból lejött oroszok elhagyott állapotát. A közellévő kazal alatt három beteg feküdt egymás mellett. Kifut János helybeli lakos istálójában pedig igen számos betegek között egy koporsóba tett, már büzhödni kezdő holtest volt, közelében pedig egy nő, ki mellett gyengélkedő gyermeke feküdt, — karján haldokló férjét tartotta. Illy Ínség közepette azonnali segélyre volt szükség. Ahonnan én mindezen betegeket a már kitisztított város istálójába szállítottam. Hol élelmükről báró Nyáry úr, gyógyításukról pedig Silesi urasági orvos gondoskodott késő őszig. A meghaltak száma mintegy7 x i-re ment. Kettő helyben temetetett el. A többiek pedig az irsai lelkészhez vitettek eltakarítás, végett. A társaság róluk nemcsak nem gondoskodott, sőt ötnek a koporsót is a város csináltatta. A többiek koporsójának árát pedig maguk a munkások tették össze. Ezen betegek közül sokan a városban, sokan pedig télen által is vagy egyes lakosoknál sokan pedig a kertek közötti istálókban találtak menedéket. Én részemről a vármegyének is tettem részben jelentést, de már ekkor a betegség szűnni kezdett, és hihetőleg a tett intézkedések következtében később a betegek Irsáról Pestre szállítattak.

A vasútra vonatkozólag más körülményekről tudomásom nincs, azt azonban hallottam, hogy a munkások, kik, míg a társaság igazgatósága maga fizette őket teljesen meg voltak elégedve, jelenleg a rossz fizetésekről panaszkodnak, s munkabérekből a vállalkozók, hol lehet elhúznak.

*

[97]) M. kir. Orsz. Lev. Tár. Helytartótanács 31. F. ol.). P. 181918 sz. ügy 44. sz. jkv.

2. Rotsják György evang. vallású 52 éves, feleséges, pilisi földes gazda a múlt évi bíró az első tanúvallomását mindenben egyezőleg vall, azon kivétellel, hogy a betegeknek a szérűs kertekben felkeresésében részt nem vett. Költ mint feljebb kivette: Dubraviczky Simon s. k. királyi biztos, — Felvette: Jászay Antal tollvivő, Előttünk: Zlinszky János sk. Pest vármegye főszolgabírája, — Barocs István sk. a fentisztelt vmegyei esküd .
18198 I. Ü. május 12. 18/|6.

Mit derített ki a vizsgálat?

Befejezvén a középponti vasút igazgatósága ellen emelt panaszoknak legf. helvrői rendelt biztosi vizsgáltatását,[98]) minthogy ezen vizsgálat alkalmával több rendű olyas adatok fejlődtek ki, mellyek, — úgy mint egyes mérnöki Egyének rendellenes eljárása, az építési anyagoknak állítólag túlságos szállítási ára ’s ezekhez hasonlók — a társaságnak pénzbeni érdekébe vágván a társaság közvetlen intézkedését igénylik, az efféle tárgyakat illető vizsgálati Irományok és táraságodnak visszavárólag iderekesztve azza“ tétetnek át, miként azokat többször mondott társaságnak közelebb tanúsítandó közgyűlésével kellő intézkedés végett közölhesse. Ezeken felül pedig a biztosi vizsgálódásból nem homályosan kitetszvén:

1. hogy a’ földásási s egyéb munkáknak szakmánybani kiadásában *többféle szabályszerűtlenségek* követtettek el, jelesen a kihirdetett *csődök feltételei meg nem tartattak, a' fizetés napján jelen nem volt napszámotoknak bére mások által felvétetni engedtetett, a’ beteg munkások ápolására kellő gond nem forditatott. mindezek által pedig részint káros visszaélésekre alap szolgáltatott, részint az egész vállalatnak hitele veszélyeztetelt.*

2. hogy az alapszabályok 35. szakasza *ellenére* egyes, vagy legalább a szabályos számnál kevesebb igazgatósági tagok lényeges rendelkezésekbe bocsajtkoztak, sőtt szóbeli rendelésre is felhatalmazva voltak.

3. hogy az alapszabályok 32-ik szakasza *ellenére* az Igazgatóságnak székhelye, a mint azt az említett biztosi nyomozás alatt történt számos tanúvallomások, nyilatkozatok és az Igazgatóság hivatalos levelezésein, jóllehet ezek Posonyból keltek, — látható bécsi pótjegyzetek bizonyítják, *nem Posonyban, hanem Bécsben* létezik.

Ezek a íennlismertetelt és helyesírási szabályaink szerint, ma különösnek tetsző régi iratok V. Ferdinánd császár és királyhoz, valamint egyél) hatóságokhoz küldettek meg 1846. évben.

[98]) Eredeti fogalmazásban megtalálható a m. kir. Országos Levéltárban, a helytartótanácsi iratok közölt F. 31. P. 59a. alatt.

Mindezeknél fogva a társasági közgyűlés oda lészen utasítandó, miszerint a vállalat *közhiteiének jentartása tekintetéből* az 1) alatt érintett tárgyakra nézve célszerűleg rendelkezvén, a legfelsőbben is jóváhagyott *alapszabályok tartalmához magát szorosan alkalmazza* egvébb iránt pedig az elkészülendő vonalrészeknek nyilvános használatra való *megnyitás előtt azoknak kormányszéki megvizsgálása* szükségesnek találtatván, e végből ez egyes vonalrészek megnyitására kitűzendő határidő ide jó eleve jelentesse fel.

Keb. Tanácsos Dubraviczky Simon

F. é. Febr. 5. 2279/279 sz. a. költt. k. U. Rendelménynek a középponti Vasút' Igazgatósága ellen emelt panaszok megvizsgálásával megbizatni rendeltetett, ebbéli megbízásának miképpeni teljesítéséről számos vizsgálati oklevelekkel támogatott Jelentését bemutatván:

Minél bonvolódottabb volt a dolog természeténél fogva, feleselések halmaza miatt még fárasztóbbá vált a biztosi nyomozásnak tárgya, annál kevésbbé lehet félreismerni a jelentő k. Biztosnak szerencsés tapintattal párosult ernyedetlen buzgalmát, melynek, habár bírói eljárás alapjául szolgálható eredményre nem vezethetett, mégis a' kérdésben forgó vállalatnak igazgatására *több oldalról világosságot deríteni sikerült;* minek is méltánylása Cs. k. Felséged kegyelmes jóváhagyásának hozzájárultával, említett kir. Biztosnak majdan nyilvánítandó lenne.

Ezen jelenségnek nyomán indulva tehát nem késett a k. H. Tanács az elein felhozott k. Reudelmény következtében, részint az ollyas tárgyakon, mellyek a társaság közvetlen intézkedését megkívánják, vonatkozó vizsgálati iratokat a f. év május 17.-én tartandó társasági közgyűlésre k. Biztossal kirendelt keb. Tanácsos Ambrus Mihály útján a társaság kezéhez kellő rendelkezés végett juttatni, — részint a' mennyiben a Vállalat közhiteiét veszélyeztető, vagy a legf. jóváhagyott alapszabályokba ütköző visszaélések kiderültek, ezekre nézve is a társaságot rendre igazítani, valamint ezt a' mai nap elbocsátott Intézménynek idemellékelt Mássából Cs. k. Felséged bölcsen átlátni méltóztatik.

Bővebb legmagasabb tudomás végett pedig a k. Biztosnak eredeti Jelentés az abban felhívott foglalkozási Jegyzőkönyvvel egyetemben cs. k. Felségednek hódoló alázatban felterjesztvén s a' f. é. April 2. 5on/3gi Sz. a *költt.* k. U. Rendelménnyel leérkezett 's ez által meghaladott folyamodványa visszazárván e' kormányszék — tekintve a társasággal hozott szerződés azon pontját, melly a közbátorság feletti őrködést reáruházza, valamint a kérdéses vaspályán használandó Mozgonyok vizsgálat alá vétele iránt már rendelkezett úgy az egyes pályarészek nyilvános használatra

való megnyitásuk előtt Szakértők által végbeviendő megvizsgáltatását magának fenntartja.

M. k. kincstárnak. A középponti vasút Igazgatósága ellen emelt panaszok nyomozására legf. helyről k. Biztossul kirendelt keb. Tanácsos Dubraviczky Simon által ebbeli működése alkalmával viselt költségek Jegyzéke a főm. M. k. U. kincstárnak azon barátságos megkereséssel általtétetik, miszerint a törvényes bizonyság és a kihallgatandó tanuk divatszerinti napidíjai ’s illetőleg úti költségei felszámítása innen megengedtetvén a biztosi tollvivő és írnok számára javallott jutalmazás pedig itten is helyesnek találtatván, az említett költségeket k. Biztosnak nyugtatványára kifizettetni ’s a rendeletekről barátságos értesítést nyújtani ne terheltessék».

Utóhang.

Történt pedig, hogy *Beyse Vilmos Ágoston* vasútépítő igazgató-főmérnöknek, — ki a hónapokig tartó vizsgálatot kiprovokálta, — 1847· évben szüksége volt egy erkölcsi bizonyítványra.*) Amint az eddigiekből láttuk: Beyse — *porosz ember lévén* — «lóhátról» beszélt. Szabad királyi Pestváros választott polgáraival, meghempergette az egész vasútigazgatóságot külföldön-belföldön egyaránt. Őfelsége előtt pellengérre állította a legelső zsidó magyar nemest: *szitányi Ulmann Móritz* első vasúti vezérigazgatót. Összeveszett építés közben még Szekrényessy Endre városkapitánnyal is, tehát *«jó helyre»* került az ő erkölcsi bizonyítvány kérelme, melyet a porosz követségen, otthon adott be. Onnan átküldték Magyarországnádorához, ki 1847. Szentiván hó 1-én 20639 intézménnyel adatta le Pest város tanácsához. A városi tanács jelentette, hogy *nem ad* Beysének erkölcsi bizonyítványt, mert a középponti vasút azt válaszolta, hogy *«már kapott Beyse 1846. október 8-án szolgálati bizonyítványt, sőt erkölcsiségét is örömest megdicsérte volna... ha megérdemelte volna».* Szekrényessy is megírta, hogy ő sem ad Beysének erkölcsi bizonyítványt, mert kijelentette előtte, hogy ő felülállt minden «*pártfelekezeti*» vizsgálóbizottságon, csak a helytartótanácsot ismeri el illetékes fórumnak. A vasút igazgatóság ő ellene jogerősen nem vizsgálhatott. Már pedig Szekrényessy most inkább a középponti vasútigazgatóság mellé állt, mint a lóhátról beszélő Beyse mellé: így Beyse Ágoston Vilmos első magyar vasútépítő főigazgató erkölcsi bizonyítványt Pestről nem kapott.

*) M. k. Orsz. Levéltár Htt. 31. közlekedés 15325/1848.

7. FEJEZET.

AZ ELSŐ MAGYAR VASÚT.

József főherceg Magyarország nádora. — A Magyar Középponti Vasúttársaság vezetősége. — Benépesítés. — Magyarország legelső mozdonyainak kazánvizsgálata. — Magyarország legelső pályaudvara. — Próbamenet Palotáig. A legelső magyar vasút rendszabályai. — Biztonsági intézkedések. — A megépített pest-váci vasút felülvizsgálásának elrendelése. — Jelentés a megvizsgált vasútról. — Technikai nyilatkozat. — „BUDA“ Magyarország legelső mozdonya. — A legelső magyar vasúti utasítás. — Az első magyar gőzüzemű vasút pest-váci vonalának megnyitása. — A sopron-katzelsdorfi vasútvonal megnyitását nem jelentették a helytartó tanácsnak. — A pest-szolnoki vasútvonal megnyitása. — Anyagi zavarok és újabb visszaélések a központi vasútnál. — Csányi László, a szabadságharc közmunka- és közlekedésügyi minisztere. — A legelső mozdonyok Magyarországon. — Kimutatások.

EBBEN a fejezetben ismerjük meg a sok vita és harc után, végre testté vált *első magyar vasutat* és annak lelkét: a *vasutasságot,* A vasútlétesítés nagy patrónusával: *József főherceg, Magyarország felejthetetlen nádorával* nyitjuk meg a sort, ki megnyitotta a legelső magyar vasutat, hogy az ipar, kereskedelem, mezőgazdaság, hadviselés, tudomány és művészet oda fejlődhessék, ahol ma állunk a népek nagy közösségében.



JÓZSEF FŐHERCEG

Született 1776- március 9-én, meghalt 1847. január i3-án d. e. 9. órakor. II. Lipót király hetedik fia, I. Ferenc király testvéröccse volt. Testvérbátyjának, Sándor főhercegnek tragikus halála után, 20 esztendős korában foglalta el nádori méltóságot, melyet 5o esztendő és két hónapig viselt becsülettel. Magyar ember lett testestül-lelkestül. Gyermekeit is magyarnak nevelte. A legnépszerűbb ember volt az országban. Vasútügyünk lelkes támogatója, minden kulturális-, társadalmi- és gazdasági megmozdulás védnöke és mecénása volt. A kir. kápolna sírboltjában alussza örök álmát. 1869-ben leplezték le szobrát a József-téren.

A Magyar Középponti Vasúttársaság vezetősége.

Választmány.

Gróf *Pálffy* Ferdinánd Lipót, báró *Dietrich* József, gróf *Sándor* Móric, Sigismund csotteni s telki apát, Báró Rotschild, Szitáim Ullmann Móricz, Landauer József, Burg Ádám, Liebenberg Lipót, Lőwenthal J. J. és a vállalat lelke és vezérlő szelleme Mvrbach Károly ny. cs. le. vezérőrnagy.

Benépesítés.

Kik voltak a legelső magyar gőzüzemű vasút működő vezér és ügyvezető igazgatói?

Vezérigazgató: *Myrbach* Károly, ny. cs. kir. vezérőrnagy, hadmérnök, majd iS44- október 3o-án bekövetkezett halála után:

Szitányi *Ullmann* Móricz bécsi bankár, ki azután 1846. május 17-én a helytartótanácsi vizsgálatok miatt lemondott.

Ügyvezető igazgató: *Hegedűs* Zsigmond.

Igazgató: *Stampjer.*

Kik voltak a legelső gőzüzemű vasút építői?

Tervezte: Charles F. *Zimpel* igazgató főmérnök 1838—3g években.

Segítőtársa: *Gonfalonieri* Antal cs. k. főhadnagy.

Építette: *Beyse* Vilmos Ágoston 18 44· október 5-től szerződtetett építészeti főigazgató. (Minthogy sem Zimpelnek, a kialkudott évi tízezer forint fizetést, sem pedig Beysének az évi hatezer forint fix, 1800 forint útiköltség és 1200 forint szálláspénzt a társaság nem akarta rendesen fizetni: Zimpel még az első kapavágás előtt, Beyse pedig 1845. október 30-án fölmondott és Bécsben panaszt tett Ullmann Móricz önkényeskedése ellen, mire 1845. november 2-án elbocsátották.

Az építést; *Lechner* Károly építészeti igazgató és Wurmb *Kornél* cs. kir.
kapitány mérnök fejezte be: 1846. június 2 5-én,

A vasút gépészeti igazgatója: *Baille* József volt.

Osztálymérnökök: *Krisala* kapitány, *Bock* Lajos, *Lachmayer* József, *Muth* Adolf, *Bainville* János, *Benkár* Dénes, *Gottwald* Vilmos, *Schlumberger, Mücli* Vilmos, *Zanbauer, Lavalle* Károly, *Cesch, Kandler, Doletzkó Waisz, Schmidl* és *Hanover* mérnökök.

Építés felügyeletével: *Sprenger* cs. kir. építészeti tanácsok és ennek helyettese *Winterhalter* mérnök voltak megbízva.

Üzleti biztos: *Haberszadt* Károly,

Felügyelők: *Rössner* János, *Podolszky* Ferenc és *Polsch.*

Ellenőr: *Jasmagy* Gábor.

Pályafelvigyázók: *Pollák* Bernát, *Schlésinger* Henrik, *Léderer* Ignác, *Wittmann, Goldschmidt, Bellack* és *Beck* (valamennyi Ullmann rokona és majdnem mind vagyonbukott ember.)

Périztárnokok: *Lankits, Hasselbach, Schlésinger* és *Frieb.*

Anvagszerkezelő: báró *Hornig* Antal,

Számvevő: *Zairok.*

Irodavezető és anyagszállító: *Ullmann Frigyes,* helyette álneves anyag-*szállítók: Stadler, Harfner, Meyer, Guttmann* és *Stern.)*

Álmunkások: *Froller* Jakab, *Schmidt* József és Ferenc, *Dostal, Nagel* és *Borzsák* Anna, kik nem dolgoztak, csak pénzt vettek föl.

A legelső mozdonyvezetők, kik a «Buda» és «Pest» mozdonyokon teljesítettek szolgálatot:

Pesti Ferenc (Buda),
Klainkovszky Ottó (Pest).

Mozdonyvezető kiképzők: *Young* Tamás, cumberlandi (Anglia) gépész, *Patzenhoffer* Konrád, müncheni gépész.

A legelső pályaőrök: *Czuppon* Ferdinánd, *Sípos* Antal, *Franits* Tamás, *Zelenai József, Szilits* György, *Vilin* György, *Szathmáry* Antal, *Kutmann* Ignác, *Vittkay* Márton, *Slraumfeld* Ferenc, *Unger* Ferenc, *AubecI:* Farkas, *Mlenek* Ferenc, *Vinzenherlein* Simon, *Inoner* Lipót, *Miller* Ferenc. A nevezettek Szekrényessy Endre városkapitány kezébe azért nem tették le a szolgálati esküt, mert a társaság kegyetlenül bánt velük.*)

Pályamunkások: *Gregorica* Miklós, *Hibácska* György, *Stambolszky* Pál, *Láng* Anna, *Bordás* István, *Beranek* János, *Melich, Drassoszki* Márton, *Szűcs* István, *Schoebel* Pál, *Haigl* Márton, *Riegel* Vince, *Gácsi* Márton és azok, akik báró Nyáry és Michálkó pilisi városbíró jegyzőkönyvi vallomása szerint éhenhaltak, de akik eltemettetéséről, illetve gyógykezeltetésükről a társaság nem gondoskodott.**)

Főkalauzok: *Darnóczy* Ferenc és *Czuppon* Alajos,

Kalauzok: *Unger* Ferenc, *Aubek* Farkas, *Melesik* József, *Hinber* János.

Főkezelő: *Schlésinger* Ede.

Éjjeliőr: *Pintér* Pál.

Ezek a magyar vasutasság történetének megbecsülhetetlen értékű adatai az örök feledésben immár eltűntek. Felkutatásuk négy és féléven át teljesen eredménytelennek bizonyult. Utolsó kísérletképen az első vasútépítésnél

[99]) M. kir. Orsz. Lev.t. Htt. F. 31. P. $53^1/_9$.

*) (lásd 128. old.)

**) (lásd 110. és 111. old.)

előfordult visszaélések irathalmazát[100]) kellett áttanulmányozni és csodák-csodája a keresett emberek személyazonossági adataikkal együtt előkerültek. A jegyzőkönyvekből nagyon sok más értékes adat is elő került.

* *
*

Magyarország legelső mozdonyainak kazánvizsgálata.

A tudom. Egyetem Tanácsának keb. épít. Igazgatóság.

23550 38048
846 846

Hátirat központi vasút tárgy, jelen foly. *A mozgony kazánok vizsgálatához kiküldött egyének.[101])*

I. A központi Vasút Igazgatóságának esedezésére megengedtetvén, hogy azon pálya használatára Seraingbul Cockerill és Társai (Belgium) erőműgyárából érkezett 4 mozgonyok úgymint *Pest Buda Debrecen* és *Poson* kazánjai nyilvános vizsgálat alá vételéhez a közigazgatás részéről is szakértők hozzájáruljanak és evégből a klyi Egyetem részéről a Természet és erőműtan rendes tanítója Jedlik Antal*) kebelbeli építési Igazgatóság részéről pedig Igazgató Segéd Keczkés Károly a tapasztalandokrul közös Jelentést teendők, rendeltetvén ki errül.

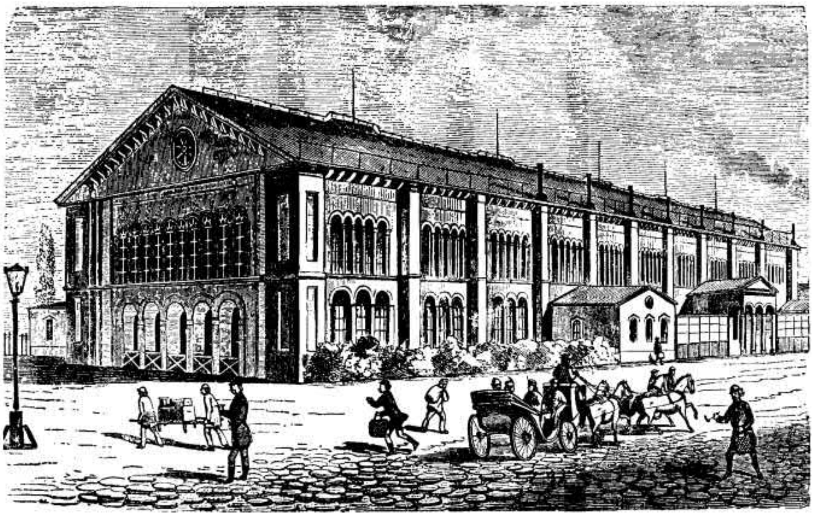
Egyetem
k. Egyetemi
Tanács.
Épít. Igazg.
Kebelbeli építési Igazgatóság
mindkettőnek

azzal értesíttetik, hogy említett Egyén melly (határidőre nézve a középponti Vasút Igazgatósága által tudósítandó leszen e Szerint utasítsa tudósítandó lészen — kelt

Hátirat Középponti vasút Igazg: jelen folyamodó «megengedtetvén, hogy a vaspálya mozgonyok kazánjai nyilvános vizsgálat alá vételéhez a közigazgatás részéről is szakértők hozzájáruljanak s evégre a klyi tudomány Egyetem részéről a Természet és erőműtan rendes tanítója Jedlik! Antal, a kebelbeli építési Igazgatóság részéről pedig Igazgató Segéd! Keczkés Károly kiküldetvén, említett Egyének a vizsgálat határideje felől e folyamodó Igazgatóság által tudósítandók lesznek — kelt.

[100]) M. kir. Orsz. Levéltár közlekedés Htt. F. 31. P. 59. ügycsotnő 2, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14í 18, 21, 28; 29; 30; 37; 38; 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 51, és 55. jkv.

[101]) M. kir. Orsz. Levéltár. Htt. F. 31. P. 53$^{1}/_{9}$. 1845 szeptember 2. (valószínű Ányos a helyes)



Magyarország legelső pályaudvara.

(A mai nyugati p. u. elődje. Építette a *Magyar Középponti* 1*Vasúttársaság 1844. évben.* Homlokzata a (Gvár-u.) mai Jókai-utcáig terjedt. 1877-ben a körút építésekor lebontották.*)

Próbamenet Palotáig 1845 november 10-én.

ünnepélyes külsőségek között József nádor és családja jelenlétében.

Λ magyar vasutasság történetének jelentős eseményeit tárja elénk a *Budapesti Hírharang*[102]) «Múlt hétfőn ritka ünnepély ment véghez fővárosunkban, mely egyszersmind biztosító zálogául szolgálhat arra, hogy valahára már csakugyan a cselekvés terén mozogni fogunk. Hirdetve volt tudni illik, hogy tíz órakor a központi vasúton első ünnepélyes kirándulás fog történni Palotáig, s ennek hallatára már nyolc órakor ezer meg ezer ember foglalá el az indulási pont környékét. Tizennegyedfél óra tájban taraczkok dörgése nádorunk ő fenségék közelítését jelenté, ki/ a koronaőr ő eve. által ünnepélyesen fogadtatván, azonnal elfoglalni méltóztatott helyét a pompás társalgási szoba gyanánt feldíszített kocsiban, ’s az egész fogat, mely összesen hét kocsiból állott, mellyek mindegyikében mintegy szóval ötven meghívott vendég ült, harsogó zene közt tova repült, «Buda» és «Pest» virágfüzérekkel felcsinosított mozgonyok által vonatva, ’s az egy mértföldnvi tért tizennégy percz alatt

[102]) Budapesti Híradó 1845. nov. 13-iki 28. sz. csütörtöki számában.

*) A mai nyugati pu. falán a pénztárcsarnok bejárata melletti márvány tábla utolsó 2 sora téves. Nem ott és nem 1842-ben épült.

haladá meg. Palotánál katonai zeneszó, ’s a körüllakó falusiak ezreinek harsogó éljenzései fogadták az érkezőket. Nádorunk ő fensége és kísérői számára a vasút két oldalán két pompás sátor vala felállítva, ’s ezek és az őrtanyák megszemlélése némi időtöltésül szolgáltak, miután a sátor-ban nagy számmal látható, de terítetlen asztalok a nem reggelizhetés kénytelenséget sok étvágyat érző gyomorral elég szomorúan éreztettek..,

A legelső magyar vasát rendszabályai.

Az első gőzüzemű vasút részére a «Rendszabályokat» a vasúttársaság az éjszaki Ferdinánd Császár nevét viselő vasúttól kérte. Erre vonatkozó rövid megkeresést elküldte a Kancelláriához, ahol a következő iratváltást ezközölték:

«4553/353/1846. Ő cs. k. sat. tudatandó: A középponti vasúttársaság igazgatóságának idezárt folyamodványa, melyben az éjszaki Ferdinánd Császár nevét viselő és a bécs—gloggnitzi vasútaknál mindennemű veszedelem elhárítása tekintetéből gyakorlatban lévő kezelési rendeleteknek hiteles másbani kiadatásáért esedezik és az ennek folytán az alsóausztriai kormányszék által adott felvilágosító tudósítása a kir. helytartó tanácsnak további intézkedés végeit ezennel átküldetnek. —

Kelt Bécsben, Böjtmás hó 26. 1846.

Gróf Majlálh Antal mk. *Platthy Mihály mk.*

Ő cs. sat. k. parancsára

Premmil'er Zsi gmond in. I;.»

És német nyelven ad 4191 sz. alatt megküldték a *«Verordnung»*-ot, melynek hiteles magyar fordítása a következő:

RENDSZABÁLYOK.

A vaspályára — annak széltiben és hosszában lej tjeire, töltéseire és árkaira fellépni, valamint rajta járni, lovagolni, kocsizni vagy marhát hajtani szorosan tiltatik s mind ez csak az külön rendeltetéséhez képest lesz megengedve.

2. §.

Tiltatik továbbá a vasúton valamelly anyagot vagy egvébb bármi tárgyat habár csak rövid időre is letenni.

3. §.

Kevéssel a gőzkocsisor megérkezése előtt a pálya különböző átjárási pontjain ez átkelési pontok minden nemű használata a veszély elhárítása tekintetéből mindenütt szorosan tiltatik, — és az e végre

[103]) M. kir. Orsz. Levéltár Közl. 38. 31. 1816. 14465.

fölállított pályaőrök rendeletéinek föltétlenül engedelmeskedni kell. A marhák áthajtása is a kijelelt helyeken s az arra kirendelt szabad időben csak sebesen és ostor pattogtatva történhetik meg.

4. §.

Minthogy a lovaglás a pálya vonal közelében a gőzkocsi el-elrobogásakor egyébb vasutaknál tett tapasztalás nyomán a lovak megijedése miatt sok szerencsétlenségre nyújtott alkalmat; — a közönség erre átalányos óvásképen figyelmessé tétetik, s a fenálló rendelmények folytán szinte úgy figyelmeztetik és intetik a közönség hogy a marhát a pályavonal közelében illő s elegendő fölvigyázat nélkül ne legeltesse, minthogy a netán megeshető következmények nyomán tulajdonost a fönálló törvények súllyá érendi.

5. §.

A korlátok ,pályakapuk és ajtók önkényes fölnyitása szorosan tiltatik és az áthágok minden személy különbség nélkül vizsgálat és büntetés végett az illető törvényhatóságnak azonnal átadandók.

6. §.

Mind a pályaudvarokban, mind a pályavonalon a rendszabályok fentartására a saját egyenruhával s egyébb jegyekkel ellátott társasági hivatalos személyzetnek, mely a rend és bátorsági szabályok felügyeletével van megbízva, föltétlenül engedelmeskedni kell.

7. §.

Akit e szabályok ellenére a vaspályán, vagy ennek még vágányokkal ki nem rakott részein lej tjein, töltésein, vagy árkain rajta érnek (megzálogolandók)*) az illető hatóságnál lett bejelentésre megfennyitendő. — A fenyítésnek akkor is helye lesz, ha a tettes meg nem zálogoltatott vagy az okozott kárt megtéríteni nem képes ez esetben a tettes a körülményekhez képest letartóztattatik és büntetés végett az illető hatóság elé állít-* tathatik.

8. §.

A pályának minden megkísértett vagy elkövetett megsértése hatósági eljárást huzand maga után. — Egyszersmind mindenki figyelmeztetik és intetik: hogy minden a biztosságot vagy épen az életet veszélyeztető vétség, például a gőzkocsi akadályoztatására akadály tétel az útba, s egyébb illyesek a tény minőségéhez képest bűnfenyítői eljárás és büntetés alá tartoznak.

*) Λ bemutatott pályaüzleti rendszabályok részint a közbátorság és a rendőrség elvein alapulva, részint más hasonló intézeteknél szerzett tapasztalatokhoz alkalmazva lévén a 7. §.-ban előforduló azon soroknak, mely a megzálogolásra vonatkozik, kihagyása mellett helyeseltetnek s így módosítva az állomáshelyeken kifüggesztendők lésznek. Kelt 1846. április 17. Szabó Károly jegyző.

9. §.

A fönnálló szabályok felügyeletével és fentartásával közvetlenül megbízott pályaőrök, felvigyázók, és vezetők felhatalmaztalak szükség esetében az illető hatósági rendőrséget segítségül hívni.

10. §.

A társaság szolgálatában lévő egyének saját egyénruhával s jegyekkel lesznek ellátva a végre, hogy a Közönség által eljárásaik körében megismertethessenek Tartozanda ez egyének kötelességeik legszigorúbb tellyesítése mellett egyszersmind a közönség iránt tellyes üledékkel viseltetni s minden erőszakoskodástól őrizkedni.

11. §.

A rend és biztosság föntartásáról a pálya vonalon és udvarokon valamint utazás közben is közvetlenül a Vasúti tisztség gondoskodand.

12. §.

A pályatisztek hivatalos eljárásaik teljesítésében mindenkor szolgálati egyén ruhájokban öltözve, vagy szolgálati jegyeikkel ellátva legvenek.

13. §.

Minden pályaliszt szolgálat körét illetőleg a fölötte álló pálya igazgatóságtól egy a tehetségig pontosan kidolgozott eljárási utasítást fog kapni, mellv utasítás pontos teljesítésére esküvel fog köteleztetni.

14. §.

Aki magát valamelj pálya tiszt illetlen viselete vagy igazságtalan bánása által sértettnek érzi, sérelmét a pálya Igazgatóságánál jelentse be, vagy azt azon könyvbe írja be, melly minden pályaudvarnál e végre nyitva álland.

Schediner.

Pest vármegyének és Város tanácsának. Hátirat a közép Vas. társ. jelen foly. másod).

Pálya üzleti rendszabályok közöltetnek, illetve helyben hagyatnak.

Költ, 1846. április 14-én. Schediner.

a csatolmány másoltassák e Vármegyének úgy városnak küldessék.

Biztonsági intézkedések.

A Vácig kiépített első vasút biztonságára nézve mindent elkövettek. Erre nézve szórul-szóra közöljük a megkereséseket:[105])

„Nemes Tanács!

Több vasutaknál szerzett tapasztalatból tudjuk, hogy részint gondatlanságból, vigyázatlanságból 's tudatlanságból, részint pedig rosszakarat-

[104]) M. kir. Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 43. 15363—1846.

[105]) Budapest székesfőváros levéltára Relationes Nrus an 15482.

bul a vasútvonalakon olly cselekmények követtettek el, mellyeknek tétele a forgalom alkalmával a legborzasztóbb ’s legszomorúbb szerencsétlen következményeket szülték, s vonták maguk után. Ennek következtében tehát, most midőn a pest—váczi pályavonalon a forgalom nemsokára meg fog nyittatni, kettőztetett erővel s vigyázattal oda kell működnünk, hogy korszerű vállalatunk az előleges balesetektől könnyen elijedő közönség bizalmát el ne veszítse, különben is legszigorúbb emberi kötelességünk lenne minden embertársainkat érhető szerencsétlenségek eltávoztatásáról gondoskodni, annál fogva azon alázatos kéréssel járulunk a nemes Tanács elé, hogy minden hatósága alatt bármily vallású lelkészeknek kegyesen meghagyni méltóztassék, hogy híveiket tanszékeikből isteni szolgálat alkalmával tartandó tanítások alatt arra figyelmeztessék és intsék, hogy se a vasúton ne járjanak, se’ a’ vágányokra vagy melléjük egyébb tárgyakat ne tegyenek, s ne rakjanak, se ott más hasonnemű nemcsak lelkiismeretben járó, hanem a polgári hatóság által is eltiltott kihágásokat el ne kövessenek.

Megkülönözött tisztelettel maradván alázatos szolgái

A m. *k. vasúttársaság igazgatóságau.*

(Elintézés hátiratilag)[106])

«E folyamodvány tartalmának szószékről kihirdetéséről a kebelbeli minden plébános uraknak kiadatván eredetiben oly végre utasíttatik város-kapitány Szekrényese Endre úrnak: hogy folyamodó igazgatóságot szólítsa fel, miszerint minden lehető veszély annál bizonyost) elhárítása végett saját érdeke tekintetéből is mindenkit és pedig nemcsak hírlapok, hanem külön hirdetmények által is komolyan figyelmeztessen azon következések gyászos voltára, mellyek a bennérintett könnyelmű, vagy gonosz szándékú akadálytételekből erednek, a tanács egyébiránt mitsem mulasztandván el, azok szigorú megfenvitéseül, kik a felállítandó őrök által a’ kihágáson rajta fognak éretni, ’s annak helyén bejelentetni.

Vég. Pesten, 84-ik évi június 15-én a városi tanács által ugyanott.

A beadvány kelte: 1846. június 2. száma 8947/1846. ikt: 10482 sz. Szabad kir. Pest város nemes Tanácsához a Magyar Középponti Vasút társaság igazgatósága Simon Flórent úr távollétében: Zenger Károly ügyvéd. Tárgy: A közönséget a vasúton elkövetendő kihágások és sértésektől lelkészek által óvatni és figyelmeztetni kéri:.

[106]) Budapest székesfőváros levéltára Relationes f. 150 an.

Λ megépített pest-vád vasút felülvizsgálásának elrendelése.[99])

252/11

Keb. Tanácsnok: Dabraviczky Simon.

A középponti vasúttársaság Igazgatósága feljelentvén, hogy a’ Pest-váczi vonalnak közhasználatra megnyitását f. évi július i5-re határozta ezen megnyitást előzőleg teendő próba járásokon egy bizottság kiküldését szorgalmazván, az érintett útvonalnak közbátorság tekintetből! megvizs-gálása telt Uraságodra ezennel oly képen bizatik, hogy építési Igazgatóság' kebeléből igazgató Segéd Keczkés Károlyt és hozzárendelendő még egy építési egyént a mondott végből maga mellé vevén a tapasztalandóról jelentést mielőbb tegyen. Költ. Junius 3o. 846.

Keb. épít Igazgató. A középponti Vasút-társaság Igazgatóságának azon esedezése következtében, hogy a Pest-váczi vonalnak f. évi Július i5-én határozott megnyitását előzőleg teendő próbajárásokra bizottság küldessék ki, az érintett vonalnak közbátorság tekintetbőli megvizsgálása kebelbeli Tanácsos Dubraviczky Simonra akkép bízatván, hogy e végből maga mellé igazgató Segéd Keczkés Károlyt és még egy építési egyént vegyen e keb: építési Igazgatóságnak ezennel meghagyatik, hogy említett Igazg: Segédet Keczkés Károlyt és hozzárendelendő még egy Építési Egyént a mondott klyi Biztoshoz utasítsa. Költ.

*

Jelentés a megvizsgált vasútról

1846. év május végével teljesen elkészült a pest-váci vonal építése. A helytartótanács elrendelte az előzetes megvizsgálást, melynek megtörténtét a következő jelentések igazolják:

Fenséges Örökös Császári Királyi Fő Herczeg.
Országunk Nádora!
Nagyméltóságú Magyar Királyi Helytartó Tanács!
Kegyelmes Uram! Kegyes Uraim!

Folyó évi Sz. Iván hó 3o-án 2 5a4i-ik szám alatt költ k. Intézvény által a Központi vasút Pest—Váczi vonalának — folyó Július i5-ig napjára szándékolt megnyitása tekintetéből —- előzőleges megvizsgálására kiküldetve lévén, alázatosan, jelentem:107)

Miként e k. Intézvény hagyásához képest magam mellé vett Keczkés Károly királyi Építészeti Igazgató Segéddel ’s ezáltal ajánlott Zsolnay Ká-

10') M. kir. Orsz. Levéltár. HU. F. 31. P. 81.

roly ottani első rajzoló mérnökkel, ezen vállalat Igazgatóságának itten lévő tagjaival, előre történt értekezés után, e végből július 5-én a Pesti pályaudvaron jelentem meg, — ahol is az Igazgatóság részéről Hegedűs Sigmond Igazgató, Szihrovszky József főtitoknak és Haberszadt Károly üzleti Biztos, s Mérnök jelen lévén, a most nevezetekkel, s e vállalati Személyzet más több tagjaival, nem külömben egyébb számos vendégekkel együtt «Buda» *nevezetű Gőzmozgony* után köttetett hat személy szállítási kocsikkal e vaspályán Vácznak indultam, s felfelé, minthogy a töltések, kanyarulatok s hidak kellő figyelemmel tekintettek, s vizsgáltatva meg, — lassabban hjaladva utóbb a Vátzi pályaudvartól a Pesti indóházig vissza kellő, sőt különös sebességgel *Iχη* perc alatt jöttem vissza.

Mind magán beláttása, — mennyiben mint nem Szakértő, e részben kellő Tanúságot tehetek, mind — s főképp — Keczkés Károly királyi építészi Igazgatósegéd, írásban foglalt, mély tisztelettel idezárt Jelentése szerint — bár e vonal egyrészén, a talapfák nem a rendes 3o, hanem 33 hüvelyknyi távolságra rakatvák, minthogy azonban mindazok mind a vas sínek, szokottnál erősebbek e körülmény az utazók bátor lettökre nézve, semmii káros befolyással nem leendhetvén lehet mondani: miként e vonal tökélletesen fel legyen építtve, s a mozgonyok' s személy szállítási kocsik is kellő szilárdsággal és csínnal készítvék, — úgy, hogy az, a nagy Közönség használatára akár mikor, tellyes bátorsággal megnyitathatik.

Kegyelmébe, kegyeségükbe s becses jóvoltukba zárt hódoló alázatos tisztelettel maradok

Fenséges Császári Királyi Fő Herczegségednek s Nagy Méltóságú Magy. Királyi Helytartó Tanácsnak.

Buda, Július 7-én r846.

alázatos szolgája
Dubraviczky Simon
kebelbeli Tanácsos.

Technikai nyilatkozat.[108])

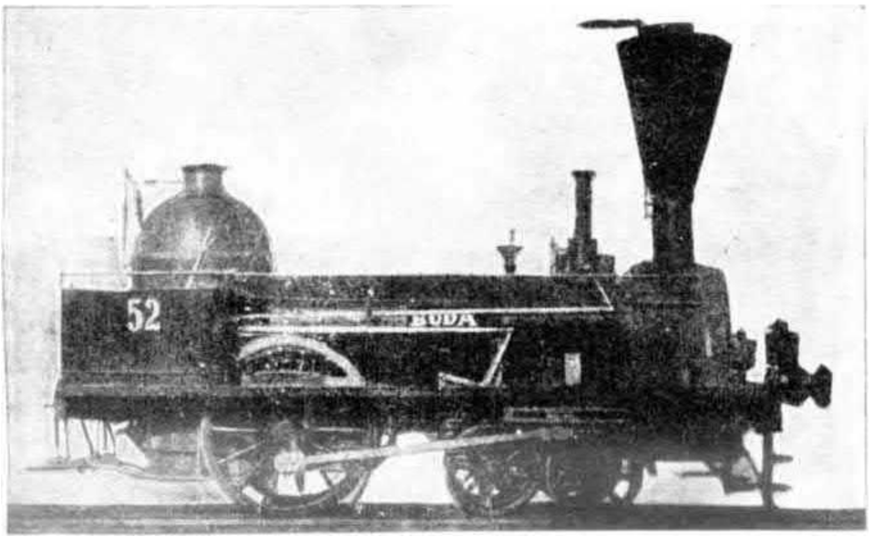
a középponti vasút azon vonaláról, melly a pesti pálya udvartól a vátzi állomásig terjed, 's mellyen legközelebb a szabadközlekedést, mozgonyokkal nyitni szándékoltatik.

A próba tétel, — annak megítélhetésére: valljon ezen pálya vónal, minden részleteiben oly karban légyen e, hogy annak megnyitása az illető társaságnak megengedhető, folyó hó 5-én a «Buda» nevű mozgonnyal, mellyhez még 6 személy szállítási kocsik kapcsolva valának, következő módon eszközöltetett:

[108]) M. kir. Orsz. Lev. Htt. F. 31. P. 82. 26198/1846.

Mindenekelőtt megvizsgáltatott a mozdony kerekeinek egymástóli Iá-távolsága, melly a pálya sínek távolságával összhangzásban lenni találtatott; azután meggyőződvén a biztosító szelentyű jókarbani léte felül s megfeszítvén azt egy négyszeg hüvelyknyi területre eső 5 ftnyi nyomásra a mzgony megindítttott, s hol nagyobb, hol kisebb sebességgel, az egész vonal vátzig átfuttatott.

Útközben a nevezetesebb kanyarulatok, töltések, hidak, s különösen azon helyis megtekintetett, a holnap elölt lelt pálya munkálatok megvizsgálása alkalmával az alapfák (slipper) nagyobb mint 30 büvelknyi



„Buda“ Magyarország legelső mozdonya.

távolságára valának fektetve azon okbul: mivel azon pálya hosszában az egyszerű fák hiányában kettőseket használni kénytelenítetvék is de a mellyek időveli kiváltása, — jóllehet az igen erős sínek, mellyek ezen pályánál használtattak a 33 büvelknyi távolságra is elegendő elbírhatási erővel bírnak, a társaság részéről megígértetett.

Ezen ígéret ugyan nem teljesíttetett, mindazonáltal a pályavonal a mondott egész hosszában mind az al-, mint a felépítettre nézve oly karban találtatott, hogy azt a közlekedésre biztosan nyitni lehet feltevén mind a mellett, hogy az azon óvatossággal történend, mellyel viseltetni minden új pályánál okvetlen szükséges.

Az előadottak nagyobb bebizonyítására és tökéletes megnyugtatás végett, vissza menetnél a gőz a mozgonyban a legnagyobb fokra, azaz a legfelsőbb határozatok szerint egy négyszeg büvelyknyi területre eső 60 ftnyi nyomásra — feszítetett és olly rohanó sebes futásba hozatott,

hogy a Vátz és Pest közti 4 mértföldnél többet tevő távollyság nem egészen *47* perc alatt futtatott át a nélkül, hogy ezen második próbánál is valami sérülés akár a pályán, akár magán «Buda» mozgonyon észrevehető lett volna.

Budán, Július hó 6-án 1846.

Kecskés Károly, kir. igazgató Segéd.

36198.

Nemes Városi Tanács!

A középponti vasút Vácig terjedő vonalának közhasználatra való megnyitása folyó hó 15-re tűzetvén ki, miután a közbátorság tekintetéből előrebocsátott műi vizsgálatból kisült volna, hogy a pályának e vonalhani építése úgy az eddig próbált «Buda» és «Pest» nevű gőzmozdonyok szerkezete is a megkívántató biztosságot nyújtják; e városi tanács folyó évi április 14-ről 15363 sz. a. kelt intézmény folytán ezennel értesittetik: miszerint a többször említett vonal nyilvános használtatása ellen mi nehézség sem forog fenn.

Kelt Budán, a' Magyar királyi helytartótanács ezer-nyolczszáz-negyvenhatodik évi Szent Jakab hó 7-én tartott üléséből.

E városi tanácsnak Jóakarói:

gróf Keglevich Gábor
Pap Antal».

(külzet) E k. k. intézvény, melynek tartalma tudomásul vétetik maga alkalmaztatásul egyszersmind oly meghagyással adatik ki Kanicser János h. városkapitány úrnak, hogy a vasút-társasági igazgatóság által a város határszéléig nyúló pályára fogadott őröket meghitelesítés végett a tanács elébe rendelje, egyszersmind az azok utasításául szolgálandó rendszabályokat is mutassa be. Vég. Pesten 1846. július 15-én

a városi tanács által ugyanott.

Tekintetes Tanács![110])

A városi határszélig nyúló vaspályái őrök meghitelesítés végett az A) A. alatti k. k. intézvényre hozott tanácsi határozat következtében múlt hó 22-én berendeltetvén, miután ugyanazok bizonyos a' vasúttársaság! igazgatóság által rajtok állítólagosán elkövetett sérelmek miatt az esküt letenni vonakodtak: méltóztatnék újabb határnapot kitűzni, melyre az érdeklett pályaőrök eskütétel miatt t. tanács előtt közelebb megjelen- B) hessenek. — Egyszersmind az e pályaőrök számára utasításúl szolgáló rendszabályokat B. alatt tisztileg bemutatom

Pesten, 1846. augusztus 10-én

Kanicser János
h. városkapitány».

[10]) Bpest-székesfőváros Levéllóra Rel. a, n, Nr. 15493
[110]) Ugyanott 150.

A legelső magyar vasúti utasítás.

Itt került elő a legelső magyar nyelven megjelent: «Utasítás a Pályaőrök számukra» és egy németnyelvű «Instruktion für die Bahnwächter der ungarischen Central-Eisenbahn» nyomatott Landerer és Heckenastnál. — Ez a harminc oldalon nyolcadrét alakban nyomott és kis puha márványefedelű papírtáblácskával ellátott füzetke egytől-harminchét paragrafust tartalmaz.

Az I. paragrafust szószerint idézzük:[111)]

«Először is a pályaőrök elöljárói:

A'pályafölgyázó,
a' segéd-mérnök,
a' mérnök,
a' fő-mérnök,
a' fő-titoknak,

a *37.* §. után: *kiadta az Igazgatóság.*

1972. 846 év.

Nagyméltóságú magyar kir. Helytartótanács! [112])

Folyó évi Szentiván hó 30-án 25241. szám alatt kelt magos Rendelettel s kir. építési Főigazgatóságnak kegyesen meghagyni méltóztatott: hogy a magyar középponti vasút pest-vátzi vonalának, f: évi Július i5-én történendő megnyitását előzőleg teendő próbamenetre a középponti vasút Igazgatóság részéről kiküldetni kért bizottsághoz kirendelt kir: Helytartósági tanácsos *Dubramtzky* Simon úr ö Nagyságához kebelbéli Igazgató Segédét *Kecskés* Károly egy más melléje rendelendő építészi egyénnel együtt utasítsa.

E magas parancs következtében e kir: Főtisztség részéről a folyó Július hó 5-én reggel bizottságilag történt említett pálya vonalnak megpróbálásához a nevezett Igazgató Segéd és *Zolnay* Károly kebelbeli rajzoló lönnek kirendelve; kiknek eljárásáról az eredményt az említett Igazgató Segédnek alázatosan idecsatolt Technikai nyilatkozatából a Fő Méltóságú magy: kir: Helytartó Tanáts kegyesen kivenni méltóztatik, 's mely abban központosul; hogy a kérdéses pályának mind al- mind fölépitéke oly karban van, hogy azt a Szabad közlekedésnek biztosan átengedni lehet.

Budán, Július i5-én 846.

Főigazgató hiányában:

Zelenka Lajos.
Igazgató Segéd.
Tenczer Károly.
tiszti segéd.

112) Székesfővárosi Levéltár Relationes nr. 15180. an.
M. kir. Orsz. Levéltár. Htt. F. 31. P. 81. 28486/1846. július 20.

Az első magyar gőzüzemű vasút pest-váci vonalának megnyitása

1846. július 15. d. u. 4 órakor.[113]

Magyar középponti vasút. Folyó hó 15-én nagy napot éltünk. Az annyi vajúdás közt végre elkészült pest-váczi vonal nyittatott meg díszes ünnepéllyel. Délután 4 órakor érkezett az indóház csarnokába nádorunk fenséges családjával, s néhány percz után a két mozgony géppel (Buda és Pest) ellátott kocsivonat mintegy harmadfél száz meghívottal útnak indult. A váczi út fasorozata, az udvar előcsarnoka 's a' töltés melletti völgy tömve volt nézőkkel, a' nép tarka hulláma emelé a' jelenet külső nagyságát, de a' részvéthiány a' szemlélők hideg némasága nem kölcsönzött e' nagyszerű vállalatnak vagy — helyesebben mondva — ünnepélynek életet. Mi vártuk, hogy a' pillanatot, miért annyi vágy, annyi óhajtás sóvárgásnak, mihez olly nyereséges jövő kapcsolódik, most — midőn az idő élveznünk engede, az öröm *'s* a' remények teljesülése fölötti tudat olly hangon üdvöslendi, melly túlterjed a' hegyeken 's túl a' rónák végtelenén! Csalódtunk. A' katlan tüzelt, a' kéménysürü gomolyokban emelé a' barna füstoszlopot, a' gőzösnek kellemetlen sípolása átsüvölté a' tért, mellyet embertömeg lepett s mellyen túl egy nagy város ifjúsága teljes erejében szemlélte az ünnepet; a kerekek forogni 's velek az egész kocsifűzér indulni kezdett olly kebelvidító méltósággal, minőt az egész és mesterség! e' magasztos találványa csak előidézhet; a' kocsik nyitott ablakából, barát, rokon, kedves, férj, polgár, hazafi, méltóság 's tekintély inte rövid időre hucsuzót az apránként elmaradozókhoz, de a' nép e' tömeg, melly a' leggyermekesb jelenetet, a' legidétlenebb mutatványt is tetszésének, vagy bámulatának olly lármás zajával szokta fogadni, hideg maradt és érzéketlen, mint a' művész vésüje emberi szép alakot adott ugyan, de belé érzést nem teremthete. E' jelenet fölött sokat gondolkodánk, szeretők vala azt fogalomhiánynak, vagy kedélytelenségnek, vagy bárminek másnak tulajdonítani, csak nem annak, hogy e' vállalat a' nemzet sympathiáját nem bírja, 's pedig hátha még is így van a' részvényekkeli erőtetett nyerészkedés 's üzérkedő játék, az igazgatóságnak a' munkás osztállyali bánásmódja, a' nemzetiségnek olly hideg méltatása, a' főhivatalnak külföldre lett szállásoztatása törvény ellenére, a' sok czivódás, 'stb. mind olly ténybeli előzvények, mellyek symmpathiát alkotványos nemzetben ébresz-

[113]) Jelenkor, 1846. 57.-dik szám 338. 1.

teni nem képesek. Jól tudja azt a’ nép is, hogy e’ pálya két irányban építendő egyszerre, ’s mégis ha szabad kérdenünk, miként állunk a’ debreczeni vonallal? ennek megnyitásáról szó sincs még, pedig *Debreczen a hazában van.* — Egyébként e’ tárgyra más alkalommal még visszatérendünk. — A’ második állomásnál vízvevésül megállt a próbautazás; egy óra alatt pedig a’ váczi nyugponton szállott ki a’ magas utazó társaság. Midőn e’ pont felé közelíténk, Vácz utczáiból lángok csapkodó látványa s a’ tompa és csácsos tornyok harangjainak szomorú zúgása lepett meg. A’ jelenet szomorú valóságát nem sejtve azt hívők, hogy mit a’ pesti tömeg elmulasztott,azt a’ váczi nép fényesen ütendi helyre, hogy Vácz közönsége tűzijátékkal fogandja a’ válogatott társaságot, közelítését harangok morajával tudatva a’ néppel, a’ teljes öröm közt várakozóval! Égtünk a kívánságtól hallani a’ beszédet, melly a’ vállalatot első kiléptében egy nagy közönség részéről üdvözlendi. — De spes fefellit impudentem audaciam; mert Váczon tüzimutatványos keletkezett nem mulattató, nem örvendező, hanem a’ lakósok házát, vagyonát, véres verítékbe került szerzeményit fölemésztő! Már ekkor a’ negyedik ház tetője roskadozott a’ rajta sodródó és szél által ostorozott lángok ölelései alatt. Kiszállván a’ kocsikból menénk a’ siránkozás jajgató helyére. Ott álltak ősz öregek tehetetlenségök kínos tudatában a' kétségbeeséssel küzdők, és ott álltak az erő fiatalságába!? pezsgő férfiak is, és mit tevének ők — az izmosak és erősek! olták a’ tüzet ügyé, erős melleikkel fontak tűzfalat a’ csapongó vészelem fentartóztatására, nemde? Nem! lomha száj tatással bámulák a’ nagy urakat, kik oda érkezének, nem volt a helyszínén egyetlen fecskendő, nem semmi mesterséges készület a’ tűz gyors olthatására. Pedig Váczot a’ büntető Vulkán sokszor látogatta már, pedig Vácznak számos közönsége van, és az óltószerek mégis hiánvzának. Milly jól esett a’ nyomorú- látvány *e* pillanatában egyik jeles tehetségű és szép állású elvrokonunktól hallani , az emberszerető indítványt: Itt vagyunk a’ csapás helyszínén, látjuk a’ kétségbeeséssel küzdő arczokat, mellyeken — hozzá — még a’ nyomor is sötét barázdákat szántott; halljuk a’ segélytelenek segélykiáltásait; ne késsünk uraim adakozni sújtott felebarátaink számára» milly magasztos szavak, indítványozó ezek nemes jutalmát öntudatában büszkén élvezheti, habár visszhangra nem talált. Oda hagyok az égő vácziakat, kik ez alkalommal is mintegy 3o-4o házat vesztének el ’s mintegy 8 óra tájban ismét a’ pesti hideg arczokat üdvözlők, de melly arczok alatt az emberiségért meleg szív dobog ’s nem késünk ehez fordulni ’s a’ sors ostora által sújtott váczi égetteket segélyző emlékükbe ajánlani. — K. P.

* *
*

Még egy érdekes tudósítást iktatunk ide:[114])

Tisztelt Gróf Úr! Ma epochalis napot értünk. Az úgynevezett magyar középponti vasút pest-váczi vonalkája ma délután négy és fél órakor csakugyan valósággal megnyílt a közlekedésnek.

Ezzel tehát be van dugva egyik forrása a fővárosi ujdonságírók örökös panaszának, már most a sor alkalmasint a vállalat igazgatóin lesz ‚s pedig nem egy okból és főleg a vasúton-járáshoz eddig szokatlan közönség rendetlensége miatt. Már is, egyebeken kívül egy első-helyi posztóval borított pamlagot láttam kiégni szivarozás szabadság miatt tudja pedig kegyed, a páris-versaillesi vasúton azon száz ’s nehány személy, s közöttük a híres derék tengerész Dumont d’Urville — ki legelsőbb pillantotta meg a Délisark jégmezőit ’s a világot többízben körülhajózván annyi vészeivel a végtelen óceánon győzelmesen vívott meg, — egy szikra miatt lettek a legiszonyúbb halál martalékivá.»

Azután leírja a kocsi belsejét és dicséri az I. és II. hely szép bútorzatát, de a harmadik osztály is szántóvetőembernek igen pompás és olcsó, majd így ír: «A magyar középponti vasútunkból reményiem virágos vállalat leend; a megnyitásnak országos színe volt, minden rendes és osztály bőségesen volt képviselve, mert szeretett nádorunk fenséges családjával a magyar királyt és népét képviselte leghívebben.»

*

Most nézzük meg egy másik egykorú hírlapot is: mit írt az első magyar vasút megnyitásáról?

Az első gőzüzemű vasút (pest-váci) vonalának megnyitásáról[115]) a következőképen számolunk be:

«Elvégre Magyarország évlapjaiba is iktatjuk egy oly ünnep megünneplését, milyenről eddig csak olvastunk. A civilizáció legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyujtá azon élvezetet, melynek majd minden Európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csoda szerű gőzelőfogattal a meghívottak százait, egyszerre a pamlagok kényes ölén, villám, azaz vasúti sebességgel t. i. ötven és egynéhány perc alatt Vácz városába, hová eddig a pestiek csak egyenkint, legföllebb párosán vakító homokfelhőkön keresztül és a legszilajabb magyar ló félnapi megizzasztásávali, gyönyörnélküli és unalomteljes utazással érhettek. 1846. július 15.-én délután 3 órakor rendkívül mozgás támadt Pest városában. A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a

[114]) A plebejusnak soronkívül levele gróf Dessewffy Emilhez 1846. július 15. megjelent «Magyar Hírlap» vasárnapi számában 1846. július 19.

[115]) «Budapesti Híradó» 1846. július 23-án megjelent számából.

sorkatonaság és a polgári őrsereg díszes egyenruhában tisztelgett a főnemesség és a királyi hivatalnokok fényes hintóikban, a uracsok sebes tillburíkban vágtatva érkeztek: mert négy órára volt kitűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes inaugurációja, mely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljesedésbe ment. Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelemhez alkalmazott nagyszerű 58 személyt befogadó vvaggonokat és a legfényesebb dísszel bútorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek, megérkezett a fenséges nádor és főheroegi családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak hét oly nagyszerű waggonban, melyekben könnyen 35o személy férhetett; azután virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített gőzmozdony «Buda és Pest» egyet nyerítének, vagy sivítának és az udvari kocsi megindult hét waggonnal a sokaság bámulatára, amely alig kiabálhatott egy-két éljent örömében, annyira meg volt a látvány sajátszerű rendkívülisége által lepetve. Alig tűnt el szemünk elől az utolsó pesti néző; már is palotaiak és a fótiak állanak előttünk, kikhez tán távolabb helyiségökbeli lakósok is valának vegyítve, mert hintákat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszában (mely éppen nem kietlen vidéken vonul el minthogy egyfelől a budai hegyek, másfelől egy kellemes rónaság változékonysága díszlik és huszonötpercnyi utazás után a Dunakeszi-i állomáson megálltunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét elindulnak és Göd mellett elrepülvén 24 percnyi utazás után a mozsarak ropogása után Váczon leszálltunk.

Itt azonban az ünnepélyesség komoly fordulatot vesz, mert a városban félreverik a harangot és az éppen nádor Őfensége fogadására készült káptalan, elöljáróság, és lakóság visszatekintvén házaikra azokból rémülve egy komor füstből álló nagy oszlopot lát a felhőkbe nyúlni, mire a nádor őfensége csakhamar a vészhelyre irányozza lépteit, honnan már a siránkozó hordozóskodók megmentendő, holmijukkal futkostak. Természetes, hogy az elrémült városban, hol a ház födeleket leöntözték, vagy lebontották, a pesti vendégek hamar elszéledtek egyenként visszatérvén a pályaudvarhoz, honnan a szerencsétlen történet által lehangoltatott kedéllyel visszamentünk nagyobb gyorsasággal Pestre, hol temérdek nép várá visszaérkeztünket. mely távollétünkben a pályaudvar és a kocsik megtekintésére bebocsáttatott, most pedig alkonyaikor a városba visszavándorolt. A pálya, az ausztriai pályákhoz képest rendkívüli munkákat nem mutathat, mert nagy töltések éppen nincsenek ezen vonalon, a bevágások pedig jóllehet ezek már kissé nevezetesebbek, mint a töltések, csak könnyen munkálható földdel ásattak, kanyarulatot is csak egyet éspedig igen mérsékeltet vettünk észre, tehát az utazás kellemeire és biztosságára nézve alig lehet kényelmesebb

vasútat kívánni; a külső csínnak is oly mértékben van megfelelve mindenkor, hogy e tekintetben Pest város sem marad az általános csinosságon alul, és így ámbár a vasúthoz mégcsak a kapunyitást üdvözöljük, melyen át a nyűgöt c ivilisatiója felé indultunk ezen inaugurátiói ünnepélyességet mindenesetre oly ünnepnek véljük tekinthetni, melynek emlékét e lapokban letenni annyival inkább szükséges, mennyivel inkább kétes vala kevéssel ezelőtt egész Európa előtt, vájjon van-e ebbeli merényleti kísérletünkben egy jövendőbeli fejleménynek csirája?»

*

A pest-váci vonal megnyitása után a történelem megállapítása szerint Petőfi Sándor is utazott. Vácon nem szállott ki, hanem a vonattal visszafordult s így aznap kétszer, vagyis oda-vissza tette meg az utat. Valóban van Petőfinek egy «*Vasúton*» című költeménye, mely megerősíti a történeti kutatást. Igaz, ugyan, hogy ez a vers 1847-ről van keltezve. Viszont elképzelhetetlen, hogy; a világotjáró és minden iránt lelkesedő lánglelkű poétánk egyesztendeig várt volna arra, míg ezt a vasutat személyes tapasztalásból megismerni. Ferenczy Zoltán, a Petőfi Társaság titkára 1908. június 3o-án Ujhely Géza «A vasútügy története» című mű írójához[116]) levelet intézett, melyben a következő válaszsorok foglaltatnak:

«Az anekdóta, hogy Petőfi a budapest-váczi vonalon háromszor fel és visszautazott tényleg létezik. Megírva is emlékszem, hogy olvastam, de aztán hallottam többször. A budapest-váczi vonal 1846. júl. i5-én nyílt meg s 18/17. szept, 1-én a budapest-szolnoki. Mikor a budapest-váczi vonal megnyílt akkor Petőfi Pesten volt, s így nincs semmi akadálya annak, hogy a fenti tényt megtörténtnek vegyük. A szolnoki vonal megnyitása alkalmával nem volt Pesten, s így arra az adoma nem is vonatkozhatik. De a Vasúton című költemény, mely 1847. dec. 18-ika tájt, vagyis i5—20. közt kelt szintén nem a szolnoki, hanem a váczi vasútra vonatkozik. Petőfi t. i. házassága után szüleit Váczra helyezte el s oda ment ki hozzájuk. Ekkor írta a verset és egyáltalán nem 46-ban. Azonban eléggé kifejezi azt, hogy az ő meggyőződésében egy haladó Magyarország élt».

Talán nem lesz érdektelen, ha figyelemmel kísérjük az első magyar gőzüzemű vasút pest-váci vonalának utasforgalmát. A *«Budapesti Híradó»* című, egykorú lap 1847. május i3-án megjelent 591. számában a 323. oldalon a következőket írja: «A pest-váczi vasútvonalon *utazott* május 3-án 1178 személy, 4-én 909 személy, 5-én 616; 6-án 1005; 7-én 804; 8-án 634 és 9-én 4982 (ez a nap u. i. vasárnap volt) összesen: 10.128 személy».

[116]) Ujhely Géza: «Λ vasútügy története» Bp. 1910. 68. 1.

Most nézzük meg a menetrendet is, melyet ugyanez a lap közöl június 3-án.

„A *magyar középponti vasút naponkinti járásrendje:*

F. évi májtis i-től — augusztus 3 i-ig Pestrőí-Palotán, Dunakeszin által *Váczra:* 1/2 7 órakor reggel, 10 órakor d. e. (vasár- és ünnepnap), 1/2 3 órakor délután, 4 órakor csupán Palotára és 1/2 6 órakor estve. *Váczról* — Dunakeszin, Palotán által *Pestre:* 8 órakor reggel, 1/2 12 órakor (vasár-én ünnepnap), 4 órakor délután, 7 órakor csupán Palotáról és 1/2 8 órakor estve.

Ezidőben még egy érdekes hír olvasható, nevezetesen: A középponti vasúttársaság Kecskemét-Nagykőrös-Czegléd szárnyvonal kiépítésére a legközelebbi: 1848-iki közgyűlésig 4% kamatra 800.000 frt kölcsönt kap Báró Rotschild S. M.-től.

*

A sopron-katzelsdorfi vasútvonal megnyitását nem jelentették a helytartótanácsnak.

1847. augusztus 20-án megnyílt a bécs-gloggnitzi vonal, sopron-katzelsdorfi része. Erről a helytartótanács, csak fez újságból elkésve értesült. November 19-én ez ügyben leirat ment «Tekintetes Sopron Vármegyének», hogy *«köztudomás szerint a vonal megnyílt. Ennek megtörténtéről tegyen jelentést».* Sopron megye november 22-én tárgyalta az ügyet, de eszeágában sem volt mentegetni magát a késedelemért. Mindössze annyit írt: *«Igen, a vasút három hó előtt megnyílt, azóta a közönség használára átadatott».**) Ennek az ügynek érdekessége különösen az, hogy a helytartótanács közlekedési bizottságának elnöke: gróf Széchenyi István, *ennek a vasútnak egyik engedményese volt.* Talán ez lehet az oka annak, hogy Sopron megye, a különös válaszért nem kapott ki, hanem csak a következő meghagyást kapta a helytartótanácstól: «*Meghagyjuk a nemes vármegyének, miszerint, jövőre, mielőtt ily vasúti vonal közhasználat alá bocsáttatnék, erről előzőleg idejekorán jelentést tegyen*».

Széchenyi István gróf lapja a *«Jelenkor»**)* a Középponti vasúttársasággal kapcsolatban a következő közlést hozta ez időben: «A középponti vasúthoz magyarul nem tudó egyed tisztviselőül *fel nem vétetik».* Majd *így* folytatja: «Egy széllel mindjárt a pályafői vendéglősön is túladhatnának, mert ez még azt is alig tudja, hogy a középponti

*) M. kir. Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 1. 4665/1847. november 22.

**) 1847. október 14. csütörtök 189 old.

vasútigazgatósága Magyarországban van: *magyar hírlapot meg egyetlen-egyet sem tart».*

Pontosan egy hét múlva a *«Jelenkor»***)* a következő érdekes közleményt hozza: «Követválasztásunk is végbement, voltunk bőségben a tekintetes rendeknek, kiket a dér jó korán nadrágban csípett, nagyrész vasúton jött a' városba, míg némely vasútmellékiek nem bátorkodtak a rövidség kényelmivel használni, mert, mint mondák: *hátha a mozdonyvezető a másik párthoz tartozik, — még Váczra vinné őket Pest helyett, vagy a kocsikat az árokba ugratná.* Beteljesült azon közmondás, hogy szekeren jött, gyalog ment, mert a teins urakat behozták ugyan v a s ú t o n, de kivoksolván magukat, gyalog eresztették haza őket».

A pest-szolnoki vasútvonal megnyitásának előkészületeiről a középponti vasúttársaság a következő átiratot küldte Pest városához:116)

«Tekintetes Városi Tanács! A pest — szolnoki pályavonal ünnepélyes megnyitását, melynek István őfensége magas részvéte különös fényt adand. nem csekély részben emelné az, ha a pesti polgári katonaság, részint, mint Őfensége tisztelt serege — részint pedig a szükséges rend fentartása tekintetéből, fennemlített napon egész díszben kiállana.* — Midőn e körülményre a tekintetes Városi Tanács figyelmét felhívom, egyszersmind arra kérem, miszerint a t. Polgárságot ezen díszről eleve utasítani, engem pedig határozatáról minélhamarább értesíteni síveskedjen. Aki tisztelettel vagyok a tekintetes Városi Tanács,

Pest, 1 8 4 7 ®V1 augusztus 25-én alázatos szolgája: *gróf Zichy Ferenc.* (kívül) E' megkeresvénv célszerű intézkedés végett főpolgármester Szepesy Ferenc úrnak adatik ki. Vég. Pesten 1847. augusztus 27-én. A városi tanács. U. o.

* *
*

***) 1847. okt. 21. 500. old.

[115]) Székes-főv. Levéltár Intimata f. 139. an. 18030. bem. 13399. október 29. 816.

[116]) Székes-főv. Levéltár Miss. f. 140. an. 15270.

*) A katonaság valóban, díszben ki is vonult Azon a helyen állottak a díszbeöltözött katonák, ahol ma a Teréz-körútról befordul a 6-os villamos a Jókai utcába. Ugyanis, az első pályaudvar épületének eleje kinyúlt a mai Jókai utcáig. A felvételi épület pedig: a Teréz-körút helyén állott. A megnyitási ünnepélyéről készült egykori rajzon a fellobogózott pályaudvar, a hintókon érkező előkelőségek és a kivonult díszőrség látható.

A pest-szolnoki vasútvonal megnyitása.

Magyarország második gőzüzemű vasútvonalának megnyitásáról az egykorú lapok néhány napi késedelemmel számoltak be. Ez érthető is, mert a nyomdatechnika még nem volt annyira fejlett. Bár a «*Jelenkor*» három sorban, már másnap is jelzi a[117]) megnyitás tényét. De ezt a közleményt már napokkal azelőtt kiszedték. Ez a cikk csak inkább utal a megnyitásra. Íme:

«Szerdán sept. 1-jén őfensége a pest-szolnoki vasútvonal megnyitása ünnepélyén vőn részt, 's egyszersmind megkezdi magyarországi körútját. Isten, és a nép hálája vezérelje őt».

Λ *részletes tudósítás szeptember* 5-én[118]) *jelent meg,* a következő eredeti szöveggel:

«Szerdán szeptember első napján nyittaték meg a' *pest-szolnoki* vaspálya, ugyanez alkalommal kezdvén meg István föherczeg őfensége országos-körutazását. Szerdán reggel 8 órakor, e' hazának legjelesebb férfiai közül, számosán valának jelen a pályaudvaron, egyszersmind résztveendők a megnyitási ünnepélyben. *Zichy* Ferenc gr. és vasúti főigazgató beszéddel fogadá őfenségét, ki szinte legőszintébb kebellel viszonzá a szónok gróf üdvözlő beszédét. Ezután a vendégek helyeiket foglalók el a kocsikon, 's István című mozdony 16 kocsival indult ki a pályaudvarból. Taraczkdurrogások és zajos éljenek köszöntötték a vonatot, melly szerencsésen 's minden baj nélkül, leve meg az ünnepélyes litat. A' *vonat előtt egy üres mozdony ment,* a lehető akadályok ki tudása végett, mi szinte érdekesíté az útat, előpóstájául szolgálván a diadalmenetnek. Minden fölvételi állomáson megállapodott a vonat, hogy őfensége a tisztelgőket elfogadhassa. Minden állomásnál újabb kiváncsi csoport tólúlt össze, éljenekkel üdvözölve az érkező fhget s vendégeket, több helyütt pedig, mint például Czegléden, diadalkapúk és oszlopok valának nemzeti lobogókkal, s ugyan Czeglédnél tisztelgett őfensége előtt a helybeli lelkész, mit szívemelő válasszal viszonzott őfensége. Több helyütt ismét zenével fogadtatának, közbe rivalgásival a' vidék népeinek, kik ezrenkint örege-aprajával tódulának az állomásokra. Tizenegy óra után érkezének Szolnokra, hol a hevesmegyei küldöttség határvárosában fogadá ő főhgségét, a' vasúti hivatal pedig gazdag terítékű villásreggelivel vendégeié meg a mintegy hatszáz főre menő vendégkoszorút, valóságos áradozása volt itt az egri, somlyai, budai és pezsgőnek és széle hossza nem volt a' jókedvnek, mert visszajövet minden nevezetes állomáshelyen megállapodván a' vonat, a' vendégek az összecsoporto-

[117]) «Jelenkor» 1847. szeptember 2. csütörtök, első oldal.

[118]) «*Jelenkor*» 71. szám. 1847, szepl. 5-én vasárnap, első oldal.

sult nézők közé vegyülve, tánczoltatták meg az alföldi lyányokat, ’s menyecskéket. Kir. helytartó őfensége Szolnoknál kocsira ült, ’s .Jászberénybe folytató útját, Széchenyi István gróf pedig, a Pannónia gőzösön a Tiszán, Tokaj felé ment, innen a Bodrogon S. Patakra szándékozva, s’ onnan visszatérve folytatandó próbautazását a Tiszán és Szamoson ’s látogatásit a Hazamenti megyékben, hol tavaly azt meg nem teheté.

Még induláskor osztogatott ki a’ pest-szolnoki vasútnak helyzeti rajza térképben, mely igen csinos kötetű munka Walzel könyvnyomdájában készült. Esti 6 óra tájban érkeztünk meg Pestre, minden baj nélkül, hat óra alatt tevén meg oda-meg vissza a’ nagy utat, melly néha napján napokba és roppant kellemetlenségekbe került. Az alföld sárfészkéből ki kezd tehát bontakozni, s így az alföld népe is lassan-lassan közelebb vergődik a’ világ és népek zajához, valamint szívből kívánatos dolog, hogy az alföldi valahára ébredjen ’s vegye hasznát a’ zsírtengernek, mellynek nem az a rendeltetése, hogy belé fúljon az eddig jobbadán dologtalan és nemszámító alföldi magyar.

Megnyitás utáni napon hírszerint nyolcz kocsi telt meg Szolnokiakkal, kik sietének használni az alkalmat, hogy valahára repülhessenek is Pestre, így lesznek egykor a vasutak valóságos erei hazánknak, mellveken sebesebben fog a magyar vér keringeni Pestben a haza szívében: és észrevehetőbben érendünk a nagy czélhoz, hogy Pest tősgyökeres magyar főváros legyen. Mindenesetre a színházi közönség szaporodik legelőször, is, és az utczákon is szembetűnőleg veend túlnyomóságot a magyar szó.

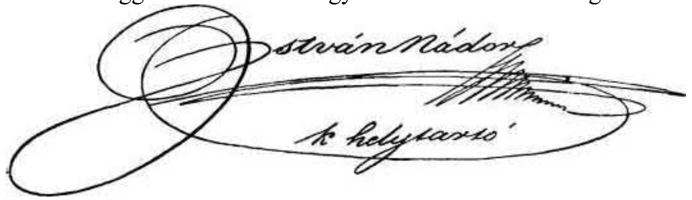
Majd, ha egykor a’ debreczeni vasút is megépül Koolzsvárig, majd csak akkor leendünk igazán *itthon Budapesten* a magyar fővárosban».

*

A *Pesti Hírlap* a következőket írta a szolnoki vasútvonal megnyitásáról:[119]) «Nagy nap, dicső nap! Ezen napot, sept. első napját nem is lehet azon közönséges képpel kimondanunk, mellyel a napi eseményekről beszélni szoktunk.» «*Kőbánya*, *Vecsés, Üllő, Monor, Pilis, Alberti-lrsa. Bérezel, Czegléd, Abony*» (tehát az első szolnoki vonal Cegléden át vezetett) «Az egész vonal 53,1023 öl, 8 láb, tehát 13 mérlföld és 1123, öl, 8 láb» (ígv határozta meg a Pesti Hírlap a vonalhosszát) «16 utazó kocsiban közel hétszázan ültek» «Az utat 3 óra 22 perc alatt tettük meg» «Czegléden a helybeli r. kath. lelkész szónoklattal üdvözlé a királyi helytartót. Őfensége lovassági ezredesi könnyű öltözetben, szürke attilában, széles aranypaszomántos fekete pantalonban, bevont csákóval és tarsollyal. Délceg termetével, jelentős és határozott kifejezésű szemekkel, tiszta magyar és

[119]) «Pesti Hírlap» 943. sz. 1847. szeptember 3, péntek, vezető helyen számol be a szolnoki vasút megnyitásáról.

sajátságos erélyes kiejtéssel hangsúlyozta a feleletet. «Elhihetik — monda —, hogy boldognak érzem magamat midőn ismét hazámban lehetek, hol ifjúkori legboldogabb és legszebb napjaimat töltém, s legyenek meggyőződve, hogy mit annak javára tenni tehetségemben áll meg fogok tenni». Fél 12 órakor villás reggelin vett részt a nagyszámú előkelő közönség».



sajátkezű aláírása az 1848. július 2-óra Pesi-városába hirdetett országgyűlésre szóló királyi meghívó levélről. Eredetije Dr. Kardos Samu birtokában.

Még egv hírlapi tudósítást iktatunk ide:[120])

... «Százezrek látták és már élőszóval is beszélik az ország minden irányában azóta széjjel utazott vidékiek, kik Pesten és a középállomásokon *jelen voltak* és a rózsákkal sűrűn koszorúzott mozdonyt, mellyen aranyozott betűkkel «I s t v á n» neve ragyogott, megmagyarázhatatlan érzéssel meglepett szemek előtt elsurranni látták, roppant terhét, mely 16 waggonból állott, mellyek mindenikében 32 — 40 ember kényelmesen ülhet, villámsebesen maga után rántván. *Elől* a «Haza» nevű, *útánna* mindjárt «István»,*) ki előre *tolja* a «Hazát». A meghívott vendégek számára gazdag reggeli volt terítve a szolnoki pályaudvarban. A pezsgő durranásai nem kis fokra magasíták a lelkesedést: Magyarországnak ezen valóságos haladása fölött. Végre a főherczeg körutazását Jászberényen kezdvén, eltávozott, mire a pesti vonat József Főherczeggel és a többi vendégekkel Pestre visszatért, hol esti 6 óra előtt ugyanakkor a néptömegből fogadtatván, szerencsésen megérkezett.

Budapesti Híradó 1847. szeptember 5. vasárnap megjelent 656. sz. 2. oldal.

*) Amint a fennti egykorú hírlapok közléseiből látható, a pest-szolnoki Vasút megnyitásában három mozdony vett részt. *Egy mozdony elöl haladt* a pálya kikémlelése céljából, A vonó-mozdony *«István»* volt, az előfogat mozdonyát pedig «*Hazának*» hívták. Tehát az a legenda, hogy Széchenyi István gróf, aki a megnyitásnál személyesen részt vett, azt mondta volna: «*István előre viszi a Hazát»,* nem valószínű, mert a sorrend szerint *a Haza* mozdony *volt elől,* mint előfogatú mozdony, tehát Széchenyi alapossága nielleti, ezt a neki imputált kifejezést elképzelni is nehéz, mért ez esetben azt kellett volna mondania a «Haza» előreviszi «Istvánt» avagy legfeljebb azt mondhatta volna: «István előre *tolja* a Hazái»... ez pedig *nem Széchenyi mondása,* hanem a «*Budapesti Híradó*» tudósítójának íennti közlése, amit a legendára hajlamos valamelyik vasútügy-történetíró talált ki és erről a többi lemásolta, sehol egyetlen nyom sincs arra, hogy ezt a szájról-szájra szálló idézetet Széchenyi valaha megtette volna, — sem Széchenyi írásaiban, sem pedig a jelenlevő hírlapírók feljegyzéseiben.

Anyagi zavarok és újabb visszaélések a központi vasútnál

A visszaélések, — melyekről előbb már részletes ismertetést adtunk, — ismét felütötték a fejüket. A helytartótanács 1847. év végén már ifj. *Zichy* Ferenc grófot bízta meg a rendcsinálással és mint vezető igazgató mellé *Hieronymi* Ottó Ferenc műszaki tanácsost rendelte.

A középponti vasútnál a bevételek nem voltak elegendők arra, hogy belőle kezdettől fogva a kiadásokat fedezzék,[122]) s így a vasúttársaság kezdetben már az állam támogatására szorult. A baj oka abban rejlik, hogy már eredetileg a vasútépítés céljaira sem irányoztak elő kellő pénzt, vagyis az első magyar vasút *deficittel* épült. Erre magyarázatul elfogadható az, hogy nem volt kellő gyakorlatuk még a vasútépítésben. Előre nem látottakra, — ami pedig bőven akadt, egyetlen krajcárok sem volt.

Λ vasút-részvények árfolyama szinte zuhant. Ebben nem kis része volt annak a zilált pénzügyi helyzetnek is, — melyet az 1848. évi szabadságharc idején Ausztriával fennállott viszonyunk alapos megromlása következtében, — mindenfelé elterjedt bizalmatlanság okozott

A részvényesek zúgolódtak. A társaság nem merte a részvények névértékére még hátralékos 4 millió forint befizetésére sem — a felizgult részvényeseket felszólítani. Pedig *Pozsony-Vác* és *Szolnok-Debreczen* között, a vasútvonalak építését tovább kellett volna folytatni. A pénzügyi zavarok fokozódtak, mert az Osztrák Nemzeti Bank 3 milliós rövid lejáratú kölcsöne esedékessé vált. Az első magyar felelős kormány közlekedési minisztere: *Széchenyi* István gróf, pénzügyminisztere pedig *Kossuth* Lajos volt. Kik az 1848-ik XXX. tc.-vel (annak 1 §-ában) felhatalmazást kaptak arra, hogy a készülő vasutak folytatására és befejezésére segédkezet gyújtsanak, de a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa.*) Ennek története a következő: Széchenyi *Kovács Lajost* bízta meg a helyzet tanulmányozásával, ki elkészítette javaslatát, melynek alapján már 1848. január 2 5-én Széchenyi a következő jelentést terjesztette az országgyűlsé elé: «... *«mely elvekből ellenmondás nélkül következik, miszerint az álladálomnak mindent el kell követni, hogy a középponti vasútat hatalmába kerítse, mely nélkül a magyar kereskedelem kulcsát nem is bírja». És itt Széchenyi rámutatott arra, hogy hiába van Pestről-Szolnokig vasát, ha a magyar termés szállítása idegen kezekben van.* Később Széchenyi, Kossuth pénzügyminiszterhez fordult, a központi vasúttársaság 4 millió forint kölcsön iránti kérvénye tárgyában. Kossuth gyengélkedett és Duschek Ferenc államtitkárjával íratta meg Széchenyinek, hogy az osztrák pénzügvminisz-

[122]) M. kir. Orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 21. 1845.

*) Lásd a 70. oldalon a *) jegyzetet.

tériurn birtokában lévő középponti vasút-részvények 10 millió névértékben csak 4.00.000 frt-ot érnek: jobb lenne talán napi árfolyamon ezeket megvásárolni, mint a társaság által ajánlott pest-szolnoki vasútat megvenni. Kölcsönnyújtást semmi esetre se javasol. És Széchenyi Kossuthnak igazat adott.

Itt találkozott, a sokszor szembenálló Széchenyi és Kossuth meleg baráti egyetértésben. Meg is állapodtak abban, hogy nem kölcsönt, hanem még csak nem is állami támogatást adnak, hanem az állam befolyását azzal fogják biztosítani, hogy 8 millió forint névértékű részvényt 50 %-os árfolyamon átvesznek és így lassan, burkoltan államosítják a középponti vasutat.

A bécsi bőrziánerek azonban átláttak a szitán. 1848. május 23-én tartott közgyűlésükön nem fogadták el a magyar kormány feltételeit.

Így azután a vasúton tovább haldoklott az üzletmenet. A szabadságharc hadviselése szempontjából Kossuth Lajos a honvédelmi bizottmányban, a társaságnak nyújtandó 1 millió forint kölcsön megadását indítványozta. Ezt viszont csak a bevételek lekötése mellett voltak hajlandók megadni. Végre is az 1849--ik év december havának hetedik napján tartott közgyűlésen a társaság a vasútvonal eladását és a társaság feloszlását határozta el.[121])

*

Amikor a burkolt államosítás szőnyegen volt, Kossuth gyengélkedett. Működése mellett egészségi állapotáról is meg kell ezzel kapcsolatban — emlékeznünk.*) «Kossuth Lajos miniszter Úr, mint tudjuk, folyton a' legfárasztóbb észmunkával foglalkozik, 's főleg utóbbi országgyűlés alatt szónoki tehetsége is tetemesen igénybe vétetvén, ebbeli szertelen önfeláldozása miatt, nemcsak hosszas ideig vért pökött, de általán egész testiszerkezete olly aggasztó kimerültségig jutott, hogy ha-csak jelen, miniszteri, fölötte súlyos foglalkozásával egyidőre föl nem hagy, tökéletes fölépüléséről szinte kétségeskedem» ... majd így folytatja: «Ezokból kiket nevezett miniszter Úr, a hazára nézve oly becses személye érdekel, miután magán kérelmet *nem használnak,* nyilvánosan kéretnek föl:, *engedjenek időt, míg roncsolt egészségi állapota jobb irányt veend, s forduljanak azokhoz, kik a nevezett munkakörben helyettesítvék.* Pest, május 12. 1848. Dr. Obonyai háziorvos».

[121]) Gonda József: «A magyar vasútügy 1848/49-ben» Közgazdasági Szemle 1896. XX. köt. 4. sz.

*) «*Jelenkor*» 1848. május 14. 57. sz. 237. 1.



CSÁNYI LÁSZLÓ

A magyar szabadságkarc közmunka és közlekedési minisztere.

Gróf Széchenyi István, az első közmunka és közlekedési miniszter, — amint tudjuk, — 1848. szeptember δ-én orvosai tanácsára a döblingi elmegyógyintézetbe vonult. Az 1848- évi szabadságharc körülményeinek részletes leírása meghaladná e mű terjedelmét. Bennünket főképpen úgyis az a része érdekel, mely még mines megírva vasutas vonatkozásban. Az első magyar független felelős kormány helyzete megingott. Kossuth Lajos július n-én 200.000 katonát és millió forintot kért nagyhatású beszédében a nemzettől, amire elhangzott a kitörő lelkesedéssel kiáltott:

„Megadjuk!“

Széchenyi örökké ettől féltette nemzetét. — Magába roskadva látta, hogy itt már nincs megállás. Minisztériumát, — mely 8 osztályból állott, — s ebben az *első, a vasutak osztálya* volt, nagytudású munkatársára: *Kovács Lajos* államtitkárra hagyta, ki addig is jobbkeze volt Széchenyi István miniszternek. A minisztérium vezetésében lényegbeli változás is nem volt,

csupán a miniszter személye hiányzott. Az 1849· április 14-iki debreceni függetlenségi nyilatkozat után, Kossuth Lajost Magyarország kormányzójává választották. Kossuth Lajos legmegbízhatóbb emberét: Csányi Lászlót nevezte ki *közmunka és közlekedési miniszternek:* a Szemere kormányban.

Ki volt Csányi László?

Deák Ferenc legmeghittebb, legbensőbb barátja. A magyar nemzet örök büszkesége. Nálánál igazabb, bátrabb és jobb magyart hiába keresünk. 1790-ben született Csányon, zalamegyei birtokukon. Kivégezték 1849. október 10-én. Amikor a magyar szabadságharcot orosz segítséggel letörték Kossuth Lajos és Görgey Artúr is külön-külön felkeresték és összetett kezekkel kérték, hogy meneküljön külföldre. Csányi László a vértanúk glóriás arcával önérzetesen csak ennyit mondott: «*A hazámért éltem, a hazámért akarok meghalni! Itthon édesebb a halál, mint künn az élet!*» Sőt amikor a hóhér a nyakába dobta a kötelet megcsókolta e szavakkal: «*A hazámért ezt is szívesen!*»[122])

Csányi egész élete a becsület, az önzetlenség, a hazaszeretet és a felelősség vállalásban telt el: mindhalálig.

A napóleoni háborúkban, mint huszártiszt vett részt. Megsebesült. Birtokára vonult vissza és gazdálkodott. Zalamegyében a szabadelvű ellenzék egyik vezére lett. Az 1848. márciusi mozgalmakban részt vett s ő szervezte az első polgárőrséget. A *Honvédelmi Bizottmány* a feldunai hadseregbe osztotta be. Majd megbízták, hogy Bem tábornok oldalán szervezze meg az Erdélyben a polgári kormányt és Erdély nyugalmát biztosítsa. Csányi a fontos meghívásnak híven eleget tett. Az utolsó pillanatig kitartott Fogarasban, míg a többiek Windischgratz elől, 1849. januárjában elmenekültek. Akkor is a magyar állam minden elszállítható drágaságát Debrecenbe vitette. Ugyanezt tette 1849. júliusában is, — amikor az orosz invázió elől a szabadságharc kormánya Pestről Szegedre menekült.

1849. április i4-én fogadta el a közmunka és közlekedésügyi tárcát. Minden igyekezetével azon volt, hogy Kossuth és Görgey között teljes összhangot hozzon létre. Az ő minisztersége alatt volt Budavára felszabadítása, amikor is a rombadöntött házak tulajdonosai, Pest város június 7-iki közgyűlési határozata alapján a *szolnoki vasúton ingyen téglaszállításra* kértek engedélyt. A szállítási engedélyt «*érezhetően mérsékelt áron*» meg is kapták. Ez volt a legelső magyar vasúti díjmérséklés.

1849. június 16-án meghagyta Kovács Lajos államtitkárnak, hogy adja ki a rendeletet a középponti vasút összes hivatalnokainak, — rangfokozat és hivatalos állásukra való tekintet nélkül, — hogy ezentúl minden hivatalos ügyben, kizárólag csak a magyar minisztérium vasúti osz-

[122]) Varga Ottó: «*Aradi Vértanúk Albuma*» Budapest, 188. oldal.

tályához forduljanak. 184g. június 17-én Duschek Ferenc pénzügyi miniszter átírt Csánvi miniszternek, hogy Szolnokról Komáromba sürgősen szállítsanak egy évi sószükségletet. Ebből látszik, hogy milyen hosszú ellenállásra számított a szabadságharc kormánya. Sajnos eljött Világos.

Bécsből a Magyar Középponti Vasúttársaság átírtt Jóob Sámuel és Murmann Péter igazgatósági tagok aláírásával, Gehringer császári biztosnak, melyben 1849. szeptember 24-iki kelettel tudatják, hogy az osztrák cs. kir. kereskedelmi minisztérium, az időközben Délkeleti Vasúttá váló magyar gőzmozdonyú vasút igazgatójává: Köb Kajetán cs. kir. főmérnököt nevezték ki.[123])

Csányit, ki nem akart elmenekülni, elfogták és az újépületbe zárták, ahol 1849. október 10. napján kötéláltali halállal kivégezték. Vagyonát pedig elkobozták.

Igaz magyar volt. Legyen áldott örökké emlékezete!

A legelső mozdonyok Magyarországon.

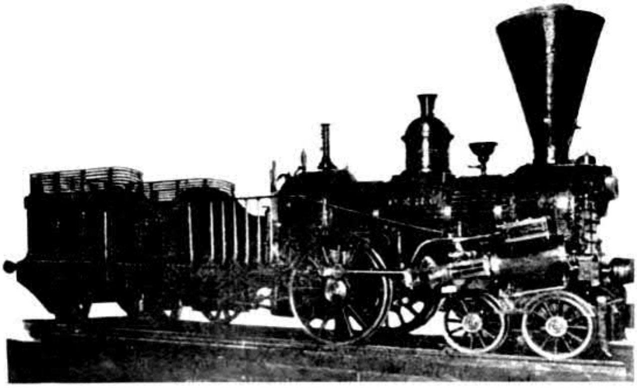
Magyarországon 1845. előtt nem volt mozdony. A magyar középponti vasúttársaság, a legelső gőzüzemű (pest-váci) vonalához Belgiumból, *Cockerill J. és társa* seraingi erőműgyárából, rendelt négy személyvonatú mozdonyt, darabonként 20.100 forint beszerzési áron. 1845.. évben érkeztek hajón. A kazánvizsgálatot *Jedlik Ányos* egyetemi tanár végezte. Az első négy mozdony a következő neveket kapta: «*Buda*», *«Pest», «Debreczen»* és *«Poson».* A legelső próbamenet 1845. november 10-én *Pest-Palota* között, ünnepélyes külsőségek között történt, melyről a 120. oldalon számoltunk be.

Ugyan e gyárból 1846. évben további nyolc személyvonatú mozdonyt rendeltek, melyek nevei a következők voltak: *«Vácz»,* «*Neográd*», *«Esztergom», «Komárom», «Hont», «Borsod»,* «*Nyitra*», és *«Heves».* A nyolc mozdony számlázott értéke 160.808 forintot tett ki. Egy mozdony tehát 20.101 frt-ba került. Még egy személyvonatú mozdonyt rendelt és kapott a középponti vasúttársaság, de ezt már a *Bécs-győri vasútgyára* szállította, ugyancsak 18.46. évben, a neve «*Béts*» volt.

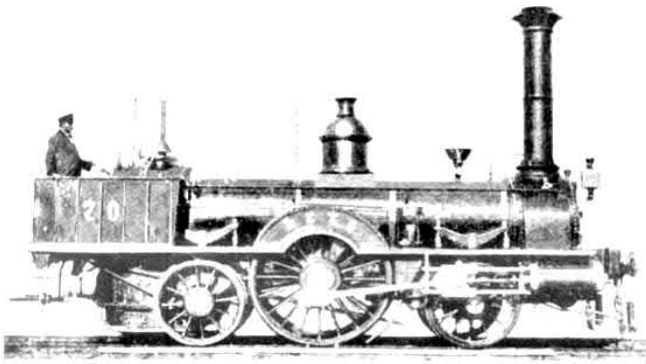
A pest-szolnoki vasút megnyitásához 1847. évben tíz személyvonatú mozdonyt szállított a *Bécs-győri vasútgyára,* melyeket: *«Czegléd»,* «*Abony*», *«Pilis»,* «*Monor*», «*Alberti-Irsa*», «*Visegrád*», *«üllő», «Szolnok», «Nagymaros»* és *«Bihar»* névre kereszteltek.

A szolnoki vonalat azonban nem a fennti mozdonyokkal, hanem IV. *Morris* filadelfiai gyár «*István*» és *«Haza»* nevű vegyesvonatú moz-

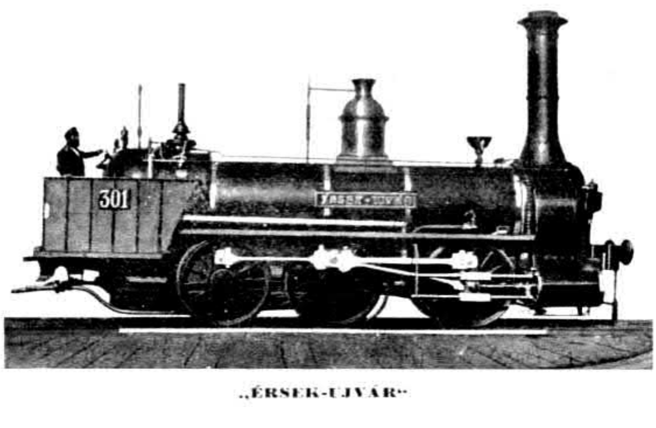
[123] Gonda József: «A *magyar vasütügg 184-8/4-9-ben»* Közgazdasági: Szemle 1890. XX. köt. 4. sz. v. ö. Révay Nagy Lexikon 4. köt. 756. oldal.



„DERÜ"



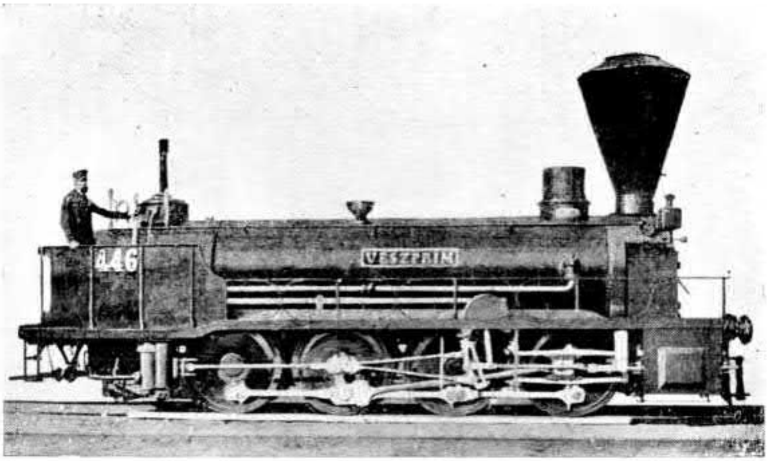
„BÉTS"



„ÉRSEK-UJVÁR"

Matlekovics: „Magyarország az ezredik évben" VIII k. (Fénykép 1850-ből) Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme.

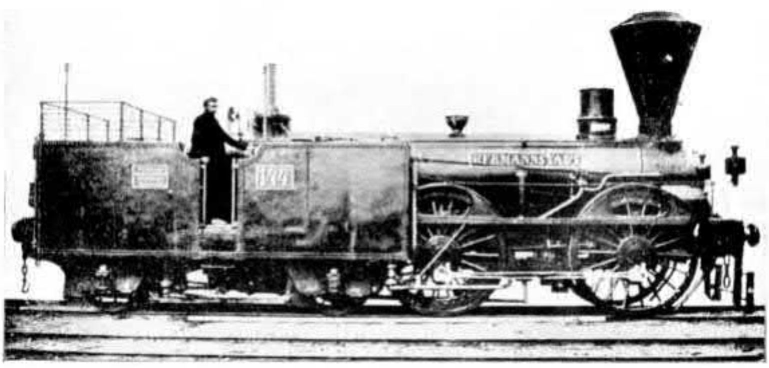
A magyar középponti vasuttársaság mozdonyai 1846–49-ben. (Szöveget a 115. kimutatást lásd a 116. oldalon.)



„VESZPRIM“
a cs. k. szab. osztrák vaspályatársaság újszőny-brucki vonala részére 1855. évben épült mozdony.

Az abszolutisztikus idők vasutai.

A Délkeleti Államvasut Társaság mozdonyai.



„HERMANNSTADT“,
a cs. kir. szab. osztrák államvasuttársaság Engerth rendszerű személyvonat-mozdonya 1856-ból.

donyaival nyitották meg, melyek előtt, mint üres, (vonalkémlelő) gép a «*Nádor»,* haladt. Ez a három gép 1846-ban érkezett Amerikából.

Volt a középponti vasútnak 6 darab tehervonatú mozdonya is. Valamennyit a *Bécs-győri vasútgyár* építette. És pedig az «*Erős*», «*Érsek-Újnál'», «.Tisza»,* és «*Duna*» nevűeket 1847. évben, a «*Nagykőrös*» és «Villám» mozdonyokat 1848-ban szállította.

Talán nem érdektelen, ha most azt is megvizsgáljuk, hogy hová lettek ezek a mozdonyok, hogy hírmondó sem maradt belőlük? Amint tudjuk, a magyar szabadságharc elbukása után, a középponti vasutat az osztrák kormány vette meg. Amíg az osztrák állam birtokában voltak, még fényképfelvételeket is készítettek 1850-ben róluk. Így maradt reánk egy kis gyűjtemény. A nagyobbrészt kapcsolatban kerekű mozdonyokat idővel felváltották a nagyobb tapodósúllyal bíró kapcsoltkerekű mozdonyok. Amikor az osztrák kormány pénzügyi helyzete megingott, 1855-ben kénytelen volt eladni a vasútat egy magán társaságnak. Ez a társaság: a fennti mozdonyokat részint selejtezte, részint átépítette. Így 1857-ben a «*Villám*» nevű mozdonyból teljesen átépítve III. f. oszt. 341. sz. mozdony lett. Az osztrák-magyar államvasúttársaság ezt a mozdonyt még a 90-es évek végén is, az osztrák vonalakon futtatta. A «*Béts*» mozdonyt is átalakították, de a forgalom helyett, a simmeringi főműhely egyik osztálya részére szolgáltatta a hajtóerőt.

A m. kir. József Műegyetem gépszerkezettan gyűjteményének birtokában van egy 1847. évben készült — «*Derű,*» nevű — kis mozdony minta, — melyet két lelkes magyar gépész: *Nagy testvérek* készítettek, kiknek nevét érdemes megőrizni az utókor számára. Ebben a vasúttörténelmi érdekességben az anyagnak, szerkezetnek és felszerelésnek a legkisebb részletekig menő feltüntetésével mintázták meg egyik mindmáig ismeretlen (Cockerill gyártmányú ferde hengerű, személyvonatú 1846. évben készült) mozdonyt. Kerek kilencven esztendeig senki sem tudta megmondani, mikor rendelték, mikor szállították, ki fizette ki az árát és miért kapott a helynevek, illetve tulajdonnevek helyett: «*Derű*» elnevezést?

Az ezirányban folytatott történeti kutatás sikerrel járt, amennyiben megállapítást nyert az a körülmény, hogy noha csak nyolc mozdonyt rendelt a középponti vasúttársaság 1846-ig évben a Cocerill-féle belga gyárból, mégis kilenc érkezett. A gyári számuk a következő volt: 125, 162, 163,164, 166, 167, 168 és 344· A helytartó-tanács e tárgyban a következő leiratot intézte Pest város tanácsához:115)

«38048. sz. Nemes Városi Tanács! A középponti vasúttársaságnak értesítése végett, e városi tanácsnak ezennel tudtul adatik, miszerint a

Kimutatás a legelső (magyar középponti) vasut mozdonyairól.

(A m. kir Országos Levéltár és Budapest székesfőváros Levéltára, valamint Matlekovics: „*Magyarország az ezredik évben*" VIII. k. 809. l. Vajkay Károly m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelő adatainak felhasználásával.

Mozdonyok nevei	Darabszám	Gyártási éve	Gyártó	Kazán: rostély felület m²	Kazán: fűtőfelület m²: tűzszekrényben	Kazán: fűtőfelület m²: összes	Kazán: tűzcsövek: száma	Kazán: tűzcsövek: külső átm. m/m	Kazán: tűzcsövek: hossza m/m	Kazán: effektív gőznyomás á'm.	Gépezet: kapcsolt és össz. tengelyek sz.	Gépezet: hengerátmé. (milliméter)	Gépezet: dugattyúlök. (milliméter)	Gépezet: kerekek átm.: kapcsolt (milliméter)	Gépezet: kerekek átm.: futó (milliméter)	Gépezet: keréktáv (milliméter)	Súlyviszonyok: összsúly: üresen (tonna)	Súlyviszonyok: összsúly: szolgálatban (tonna)	Súlyviszonyok: tapadási súly (tonna)	Szerkocsi: tengelyek száma	Szerkocsi: tartó tartalma m³: víz	Szerkocsi: tartó tartalma m³: szén	Szerkocsi: súlya tonna: üresen	Szerkocsi: súlya tonna: szolgálatban	Mozdony és szerkocsi együttes súlya tonna: üresen	Mozdony és szerkocsi együttes súlya tonna: szolgálatban	Vonóerő kgr: a gépezet méreteiből számítva	Vonóerő kgr: a tapadási súlyból számítva
I. Személyvonatú mozdonyok																												
Buda, Pest, Debrecen, Poson *	4	1845	Cockerill J. és Tsa. Seraing	0·93	5·14	69·38	121	48	3503	6 1/4	1/3	382	560	1501	790	3214	17·2	19·1	10·9	2	5·37	3·16	7·2	14·0	24·4	33·1	2040	1740
Vácz, Neográd, Esztergom, Komárom, Hont, Borsód, Nyitra, Heves ráadásként a „Derű"	8 1	1846	Cockreill J. és Tsa. Seraing	0·90	5·29	72·18	125	48	3530	5 1/2	1/3	382	560	1501	790	2733	17·2	19·1	10·9	2	5·37	3·16	7·2	14·0	24·4	33·1	1800	1740
Béts **	1	1846	Bécs-győri vasut gyára Bécs	1.16	5·03	87·10	123	52	4030	6	1/3	368	579	1738	1106	3293	24·5	27·3	10·8	?	?	?	?	?	?	?	1620	1730
Czegléd, Abony, Pilis, Monor, Alberti-Irsa, Visegrád, Üllő, Szolnok, Nagy-Maros, Bihar ***	11	1847	Bécs-győri vasut gyára Bécs	1·06	5·80	99·30	134	52	4083	5 1/2	2/3	401	579	1580	1106	3319	21·9	24·4	16·2	3	7·27	6·31	9·2	13·8	31·1	38·2	1940	2590
II. Vegyesvonatú mozdonyok:																												
Nádor, Haza, István ****	3	1846	W. Norris Filadelfia	0·99	5·14	85·72	133	52	3819	6 1/4	2/3	382	507	1212	817	3898	16·8	18·9	13·2	2	5·05	3·16	7·2	13·4	24·0	32·3	2290	2110
III. Tehervonatú mozdonyok:																												
Erős, Érsek-Újvár, Tisza, Duna	4	1847	Bécs-győri vasut gyára	1·33	6·94	136·27	182	52	4293	6 1/4	2/5	421	632	1264	—	3293	25·8	29·1	29·1	3	7·58	6·31	10·5	21·5	36·3	50·6	3320	4660
Nagy-Kőrös, Villám	2	1848	„	1·16	6·45	106·54	148	52	4083	5 1/2	2/3	400	579	1264	948	3318	24·7	28·0	10·3	3	7·58	6·31	10·5	21·5	35·2	49·5	2420	3090

* Forgóállvány. ** Futótengely a hajtótengely előtt és mögött. *** Futótengely a kapcsolt kerekek előtt. **** Futótengely a kapcsolt kerekek előtt, ferde hengerek.

Jegyzet. A vonóerő $Z = 0·6 \frac{d^2 l}{D} p$, illetve $Z = 0·16\, Q$ képletek alapján van számítva, ahol d = a hengerátmérő, l = a lökethossz, D = a hajtókerékátmérő, p = az effektív kazánnyomás, Q = a tapadási súly.

Kimutatása

azon Próbák eredményének mellyek folyó 1847-ik évi Február hó 25-én a középponti vaspálya számára mult összel Pestre érkezett mozgonyok katlanaival végbevitettek.

Neve vagy száma a mozgonynak	Tizedes mértékben – Hüvelykben: Az elrejtett biztosítási szellentyű átmérője	A biztosítási szellentyű átmérője	Ezen szellentyű területe	Az emeltyű hosszabb karja	Ugyanennek rövidebb karja	Az ezek közti viszonyszám	Szabályszerű nyomás egy négyszög hüvelyknyi térre	Fontokban: Általános nyomás	Az emeltyű végére nehezkedő súly	Az emeltyű tulajdon súlya	A rugó mérleg rendes súlya	A szellentyű tulajdon súlya	Az emeltyű végére függesztett próba-súly
166. sz. HONT	mint a másik	2,819	6244	32416	3·395	955	Mind a három	874·2	91·5	2·24	503	1·2	83½
167. sz. BORSOD	d o	2854	6397	32·5	3·333	975	próbánál 70 font	895·5	91·84	231	5·086	1·2	84
168. sz. NYITRA	d o	2874	9484	32·5	3·33	985	vétetett	998·1	92·2	219	519	123	83½

Mind a három mozgony Cockerill gyárból való.

11317/847. Jegyzőkönyv a Nagyméltóságú Főkormánynak mult 1845. évi sz. Mihály hó 2-án 32622 szám alatt kelt magas rendelménye kapcsában a középponti vasút számára Cockerill és Társa Seraing nevű erőmű gyárakból kikerült a mult összel Pestre megérkezett mozgonyok katlanaival leendő nyilvános vizsgálat végett az alólírottak által szerkesztett és közösen aláíratott.

(A vizsgálat eredménye kimutatás szerint mikből látni való, hogy az említett részek szilárdsága elegendő biztonságot nyujt).

Kelt Budán 1847. február 25-én.

Tenczer Károly sk. építési Főigazgató,
Jedlik Ányos sk. a magyar kir tudományegyetem természettan és erőműtan ny. r. tanára.

117) M. kir Orsz. Levéltár. Htt. Közlekedés. 1817. 11317. jkv.

f. évi szeptember 11, 14 és **17**-én bizottsági vizsgálat alá vetett 125, 162, 163, 164, 165 és 344 gyári számokkal jegyzett, még eddig névtelen gőzmozgonyok, helyeseknek találtatván, azoknak használtatása oly módon engedtetik meg, hogy a gőzerő a katlanokban soha nagyobb fokozatra ne feszíttessék, mint amilyent egy négyszeghüvelknyi területre a 70 fontnyi nyomás gyakorol; a mondott társaságnak átiratott e tárgyú elébbi folyamodványa is kézbesítés végett idecsatoltatván. — Kelt Budán, a' magyar királyi helytartótanács ezer-nyolcszáz-negyvenhatodik évi mindszent hó 13-án tartott üléséből. E' városi tanács Jóakarói: gr. Keglevijch Gábor, Pap Antal».

«E k. k. int. melynek tartalma tudomásul vétetik, oly végre adatik Szekrényessy Endre városkapitány úrnak, hogy felőle a m. középponti vasúttársaság igazgatóságát, a visszarekesztett folyamodvány kézbesítésével, melynek hátirata a levéltár számára másolatban visszatartóztatandó leszen, értesítse. Vég. Pesten ezernyolcszáz-negyvenhat okt. 31. A városi Tanács. U. o.

Az 1846. szeptember n. i4. és 17-én, valamint az 1847, február 25-én, Jedlik Ányos egyetemi tanár által foganatosított kazán (katlan) vizsgálat után*) megkapták a nevüket. A *«Derű»* eredete, ama derülés természetes következménye lehetettt, melyet a nemszámlázott kilencedik mozdony fölött érezhetett a vasúttársaság. És ez a hívatlan, — a többi testvér-mozdonytól ferdehengerével elütő, — kis mozdony lelkesítette fel Nagy testvéreket és megmintázták roppant nagy szakértelemmel a grátisz mozdonyt.

Az Országos Levéltárban található elszámolásban csak a nyolc mozdonyért járó 160.808 frt. szerepel, amiből világosan kitűnik, hogy Jedlik Ányos által megvizsgált *kilencedik* Cockerill-gyártmányú mozdony, a *«Derű»* nem került pénzbe, s így a derülés indokolt volt.

Az abszolisztikus kormány idején beszerzett mozdonyok közül, képen is bemutatjuk a *«Veszprim», «Hermannstadt»* mozdonyokat. Ez időben majdnem olyan világhíressé vált az u. n. *Semmering-pályázat* — mely a legtökéletesebb hegyi-mozdony építését célozta, — mint annak idején Angliában a rainhilli mozdonyverseny, ahol — amint tudjuk — Stephenson «Rocket»-je vitte el a pálmát.

Az 1855/56. évhen megnyílt bruck-újszőnyi vasút vonalon már a verseny győztes 7½ légkömyomású kazánnal, külső kormányművel és öntöttvas tárcsás kerekekkel épített erős mozdonyokkal találkozunk.

*) Székesfőv. Levéltár Int. f. 139. 18030. 13599. okt. 29. 1846.
M. kir. orsz. Levéltár Htt. F. 31. P. 531/2.
«Geschäftsbericht u. Rechnungsabschlüsse der Zentral Eisenbahn».

8. FEJEZET.

Az abszolutizmus vasútpolitikája.

Világos, Magyarország történelmének annyira ismert fordulópontja, hogy ennél bővebben időznünk nem is kell. Orosz segítséggel letörték azt a lelkes magyar hadsereget, mely gyenge felszerelésével is ragyogó haditettekben mutatta meg Európának, hogy ezer esztendeje itt élünk és túlerővel szemben is vitézül küzdve, minden vészben és viharban méltó ellenfele vagyunk a reánktámadó ellenségnek.

A középponti vasúttársaság tehát, — amint az előző fejezetben láttuk — eladta a vasútat az osztrák kormánynak. Jó üzletet csinált, mert haldokló vasútját 20.458.631 forintért varrta az osztrák kormány nyakába.

185o. március 7-én kelt szerződés értelmében átvett vasútat *Köb* Kajetán vezetése alatt, mint *«Cs. kir. osztrák délkeleti államvasút»-at* fejlesztette tovább.

Sajnos, átmenetileg «Osztrák birodalom» lettünk. *«Birodalmi vasúthálózati programra»* készült, melyet az akkor már december 2-ika óta uralkodó I. Ferenc József császár 1854. év november i-én hagyott jóvá, a következő vonalakra:

1. Pest — Miskolc — Kassa,
2. Debrecen — Tokaj — Miskolc,
3. Buda — Székesfehérvár — Kanizsa — Zágráb,
4. Sopron — Kanizsa,
5. Kanizsa — Pécs,
6. Kanizsa — Marburg,
7. Szeged — Szabadka — Mohács — Eszék,
8. Szeged — Pétervárad — Zimony,
9. Szolnok — Arad,
10. Temesvár — Fehértemplom (Dunáig),
11. Temesvár—Arad — Nagyszeben — román határszél — Brassó és
12. Brassó ·— Gyulafehérvár — Kolozsvár. —

Mindössze öt esztendeig tudta tartani és tovább fejleszteni az osztrák állam, a vasút magyar részét. Már 1855. évben január 1-én[124]): megromlott pénzügyei következtében 200 millió franknyi összegért eladta egy magán-társaságnak, melynek részesei: Báró *Eskeles* Dániel, Báró *Sina* György, *Pereire* Izsák (a párisi Societé generále de credit mobilier igazgatótanács elnöke), *Galliera* Rafáel herceg földbirtokos és érdektársai voltak.

Az osztrák kormány nevében Báró *Bach* Sándor belügyminiszter és Baumgartner báró pénzügyminiszter nevében császári szentesítés fentartása mellett dr. *Majer* Cajetán cs. k. belügyminiszteri és *Brentanó* Antal József János cs. k. pénzügyminiszteri tanácsosok írták alá a szerződést. — Német nyelven kiadták az alábbi császári rendeletet,125) mely io3 §-ban az ügyvitelt, a személyzet és közönség kötelességeit szabályozta a vasúttal szemben.

Császári rendelet,

melylyel a valamennyi koronaországra kiható vasútüzleli rendtartás közzétételik.

A közióra annyira fontos vaspálya-üzlet czélszerű módon leendő szabályozásának szükségénél fogva ministertanácsom kihallgatása és birodalmi tanácsom meghallgatása után, az ide mellékelt vasut-iizleti rendtartást jóváhagytam, s foganatosításával kereskedelmi- és belügvministereimnck mindegyikét saját hatáskörében megbíztam.

Bécsben, 1 8 5 J. év november hó iG-án.

Ferencz József s. k.

Schwarzenberg F. s. k.
Legfelsőbb rendeletre:
Ransonneí s. k.
ministertanácsi iroda-igazgató.

Az üzlelrendtartás főbb pontjai a következők voltak:

I· §·

a) Engedély a vaspálya megnyitására.

2. §.

b) Ennek feltételei.

3. §.

c) A pálya és üzleti eszközök jókarban tartása, a hivatalnokok és szolgák alkalmazása.

[124]) *Vasúti Okmánytár* I. köt. 43. 1. 2. §.

[125]) Az 1867-ik évi XVI. t.-cz. VIII. czikke értelmében — mind a két államterületen változatlanul meghagyatott. (L. MÁV. 201. sz. vasutüzleti rend tartás.)

4. §.
Menetrend, árszabályzat és felvételi feltételek.
14. §.
e) Hivatalnokok és szolgák utasításai.
16. §.
f) Üzletháborítások és balesetek.
19. §.
g) Kezesség.
21. §.
h) Mozdonyok építése.
22. §.
i) Személy- és teherkocsik.
2 5. §.
k) Vonatok összeállítása.
32. §.
I) Elővigyázatok menetközben.
41- §·
m) A pálya felett való őrködés és jelzés.
55. §.
a) A pályának az államkormány által való közvetlen üzlete mellett.
57. §·
b) Az üzlet bérbeadásánál.
58. §.
a) Az engedély kieszközlése.
59. §
b) Igazgatóság felállítása.
61. §.
c) A tisztviselők és szolgák nyilvántartása.
62. §.
d) Ezen hivatalnokok és szolgák utasításai és kötelességei.
64. §·
e) Számvitel.
65. §.
f) Adófizetés.
66. §.
g) Menetrend, árszabályok és felvételi feltételek.
68. §.
h) A posta továbbítása.
69. §.
i) Katona-szállítások.

70. §.

κ) Ostromállapotban és háború idején.

71. §.

1. A vasúti igazgatóság részéről.

73. §.

2. A felügyelőség részéről.

74. §.

c) Általában.

75. §·

b) A pálya építési állapotára nézve.

76· §·

c) Az üzleti eszközökre nézve.

77- §·

d) A menetrend, árszabályzatok és a személy- és árúforgalom iránti határozmányokra nézve.

78. §.

c) A hivatalnokok- és szolgákra nézve.

79. §.

aa) A felügyelőség fegyelmi hatalma általában.

80. §.

bb) A rend fentartása iránti intézkedések.

8r- §.

cc) Fegyelmi büntetések.

82. §.

dd) ítélet és ez ellen való jogorvoslat.

83‘. §·

ee) Minősítvényi táblázatok.

84- §.

ff) Az ítéletek végrehajtása.

85. §.

3. A vállalatok igazgatóságai és tagjai elleni büntetések.

86. §.

4. Fegyelmi pénzbüntetések hováfordítása.

87. §.

5. A pálya alkalmazottjainak büntető biróságilag tiltott cselekményei.

88. §.

6. A felügyelet költségei.

90. §.

10. A rendőri közegek általi felügyelet és őrködés.

91. §.

8. Jelen szabályok kötelező ereje a már szabadalmazott és engedélyezett vasút-vállalatokra nézve.

98. §.

a) Általános kötelesség.

94· I-

ó} Utazási okmányok és jövedéki hivatalos eljárás.

9^· §·

c) Fel- és leszállás.

96. §·

d) A pályára lépés.

98. §.

ej A pálya megrongálása és megváltoztatása.

99. §.

f) A pálya szomszédjai és ezeknek a pálya közelében való miheztartása.

101. §.

g) Ezen szabályok feletti őrködés.

Így lett az első magyar vasútból előbb «délkeleti államvasút», majd a «Cs. *Mr. szab. osztrák államvasúttársaság*» vasútja, 1882 évtől címébe a «*magyar*» megjelölést is felvette, — melyet végül Baross Gábor 1891. évi XXV. tc-vel államosított. A Bach-korszak alatt épült vasútak közelebbi ismertetését és személyzetét az 1877-iki állapotnak megfelelően, a következő II. Részben találjuk.

A magyar vasútak megnyitási sorrendje,

a legelső magyar vasúttól — az alkotmányos rend (1867) helyreállításáig.

1.	1827. aug. 20.	Kőbánya-Pest határa közt lebegő próba-vasút	7.58	km.
2.	1846. június 3.	Pozsony-Nagyszombat közt ugyancsak lóvasút	49.50	»
3.	1846. július 15.	Pest-Vác közt (Magyar Középponti Vasút)	33.90	»
4.	1846. október	Nagyszombat-Szered lóvasút	13.70	»
5.	1847. augusztus 20.	Sopron-Katzelsdorf (Cs. kir. Délivasút)	27	»
6.	1847. szeptember 1.	Pest-Szolnok (Magyar középponti vasút)	99	»
7.	1848. augusztus 20.	Marchegg-Pozsony » » »	17	»
—	1849.	—	—	»
8.	1850. december 16.	Vác-Párkánynána (Délkeleti államvasút)	44	»
9.	1851. április 6.	Párkánynána-Pozsony » »	135	»
—	1852.	—	—	»

10.	1853.	szeptember 3.	Cegléd-Félegyháza (Délkeleti államvasút	58	km
11.	1854.	március 4.	Félegyháza-Szeged » »	60	»
12.	1854.	december 1.	Pécs-Üszög (Mohács-pécsi vasút) rész	6	»
13.	1855.	december 24.	Győr-L. m Bruck (Államvasúttársaság)	78	»
14.	1856.	augusztus 10.	Győr-Ujszőny »	37	»
15.		szeptember 1.	Báziás-Oravicza »	62	»
16.	1857.	május 2.	Mohács-Üszög (Mohács-pécsi vasút)	56	»
17.		november 15.	Szeged-Temesvár (Államvasúttársaság)	112	»
18.		november 25.	Szolnok-Debreczen (Tiszavidéki vasút)	121	»
19.	1858.	április 24.	Püspök-Ladány-Nagy-Várad » »	68	»
20.		augusztus 30.	Temesvár-Jassenova Államvasúttársaság)	94	»
21.		október 25.	Szajol-Arad (Tiszavidéki vasút)	143	»
22.	1859.	május 24.	Debreczen-Miskolcz » »	136	»
23.	1860.	ápr. 24.	N.-Kanizsa-országhatár Prágerhof felé (D.V.)	57	»
24.		július 1.	Ujszőny-Székesfejérvár (Déli vasút)	79	»
25.		augusztus 14.	Miskolcz-Kassa (Tiszavidéki Vasút)	89	»
26.	1861.	április 1.	Buda-Kanizsa (Déli Vasút)	221	»
27.		augusztus 1.	Rákos r. p. u. Kőbánya a p. u. (Osztrák-Magyar Államvasúttársaság)	1	»
28.	1862.	június 1.	Sziszek-országhatár (Steinbrück felé (Cs. kir. Délivasút)	76	»
29.	1863.	december 15.	Oravica--Anina (Osztrák-Magyar Államvasúttársaság)	33	»
—	1864.	—		—	»
30.	1865.	június 1.	Zágráb-Károlyváros (Cs. kir. Délivasút)	52	»
31.		szeptember 21.	Sopron-Nagy-Kanizsa » »	165	»
—	1866.	—		—	»

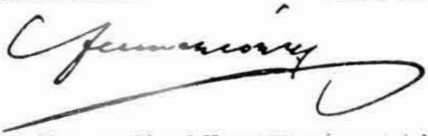
Az abszolutisztikus kormányzat alatt tehát: *közel 2000 kilóméter magyar vasútvonalrész épült, illetve üzembe is helyeztetett.*

A vasutasok közül — *Világos* után — sokan elbujdostak, néhányat pedig a «*josefstadt)* börtönbe szállítottak. És hiába bujtatták a vasutasokat magyar atillába, mivel osztrák tartományként kezeltek bennünket: a magyar vasutasok sorra felmondtak. Nem akartak elnémetesedni. S így történt, hogy a vasút személyzete, lassan idegenből idetelepített emberekből állott. Ezért tartott elég hosszú ideig az 1867-iki kiegyezés után, a vasutak *magyarszellemének* visszaállítása.

Vége az első résznek.



Magyar Nemzeti Múzeum. Rusz K. fametszete.



Őfelsége I. Ferencz József Magyarország apostoli királya



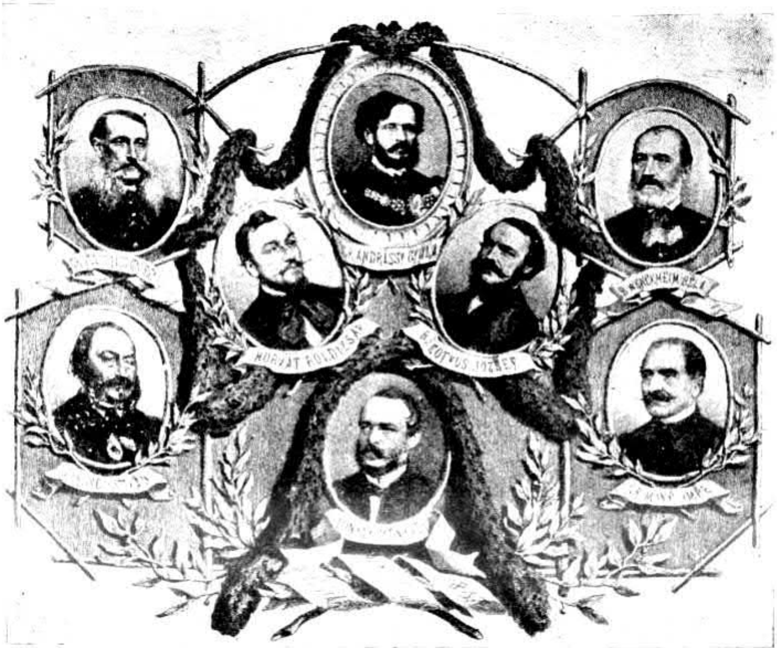
Eredeti fényképfelvétel 1865 évből. Őfelsége ajándéka. Gaál Kálmán birtokában.

A királyi vár és környéke.

Miklós Imre: „A magyar vasutasság oknyomozó történelme."

II. RÉSZ.

AZ 1867 ÉVI KIEGYEZÉSTŐL— AZ 1904 ÉVI VASÚTI SZTRÁJKIG.



AZ 1867. ÉVI FÜGGETLEN FELELŐS KORMÁNY.

GRÓF FESTETICS GYÖRGY
Őfelsége személye körüli miniszter.

GRÓF ANDRÁSSY GYULA
miniszterelnök.

BÁRÓ WENCKHEIM BÉLA
belügyminiszter.

HORVÁTH BOLDIZSÁR
igazságügyiminiszter.

BÁRÓ EÖTVÖS JÓZSEF
kultuszminiszter.

GOROVE ISTVÁN
földmivelési, ipari-
és kereskedelmi miniszter.

GRÓF LÓNYAY MENYHÉRT
pénzügyminiszter.

GRÓF MIKÓ IMRE
közmunka- és közlekedési
miniszter.

1. FEJEZET.

Az 1867. évi kiegyezés. — Az alkotmány helyreállítása. — Gróf Mikó Imre közlekedési miniszter és Hollán Ernő államtitkár működése. — Benépesítés a minisztériumban és a vasúton.

A szabadságharc elbukása után gyarmatsorba jutottunk. Az osztrákok — az oroszok segítségével, — fölénk kerültek.

Noha a vasútépítés hazánkban a Bach korszak alatt nemcsak nem szünetelt, hanem hatalmas lendületet vett, a magyar nemzet és a magyar vasutasság szempontjából sok jót, erről a gyászos korszakról, még sem mondhatunk. Az ország leghatalmasabb gazdasági és politikai fegyvere: a vasút, idegen érdeket szolgált. Az idő lassan, de biztosan érlelte a helyzetet. Már 1859-ben a fiatal császár az olaszországi hadjáratban úgy az olaszoktól, mint a franciáktól vereséget szenvedett és elvesztette Lombardiát. Az uralkodó tekintete tehát kényszerűségből, vagy józan belátásból a magyarok felé fordult. 1860. év végén kiadták az úgynevezett *„októberi diplomát* melyet az 1861. év februári patens (rendelet) követett. Ebben ezt az ajánlatot tették Magyarországnak: *„amennyiben lemond állami függetlenségről, alkotmányt kap“.* Vagyis, Ausztriának egyik tartománya legyünk.

Deák Ferenc tanácsára azonban a nemzet ragaszkodott az 1848. évi függetlenségéhez és a törvények visszaállítását sürgette. Ezt viszont az osztrákok nem fogadták el, s ennek következtében az országgyűlést feloszlatták.

Folytatódott az önkényuralom, mígnem a poroszokkal is meggyűlt a bajuk az osztrákoknak. Az 1866-ik évi königgrätzi vereség után a bölcs belátás győzött.

Az a komoly méltóság és önmérséklet, melyet az ősi magyar nemzet az erejében elgyengült Ausztriával szemben tanúsított, meg-

győzte az uralkodót arról, hogy nem rebellis, hanem államalkotó és fenntartó, lovagias, művelt nemzet kéri vissza szabadságát és ez a szabad nemzet: *főerőssége lesz a trónnak.*

Erzsébet királyné őfelsége, Deák Ferenc és Andrássy Gyula gróf áldásos együttműködése az uralkodó legfelsőbb elhatározását hozta meg. 1867-ben kinevezte a független felelős magyar kormányt és a monarchia a boldog fejlődés útjára lépett.

A legelső kormányrendeletekkel kezdjük a múlt feltárását.

Miniszteri rendelet

az ország valamennyi hatóságához.[1])

A magyar királyi felelős minisztérium az ország politikai kormányát átvette; de mivel a közigazgatás minden szálainak átvétele rögtön nem eszközölhető, f. évi március 10-ét tűzte ki azon határnapul, mely napon a közigazgatás minden ágait egész terjedelmükben tettleg kezeibe vehetni reméli.

Minthogy azonban a közigazgatás folyó tárgyai a szükséges intézkedések, a köznek és egyeseknek kára nélkül ez időben sem maradhatnak függőben, — előlegesen rendeltetik:

1. Hogy az említett napig mindazon rendeleteket és intézkedéseket, melyeket az eddigi kormánytestületek az eddigi formában kiadnak, az illető hatóságok s egyes személyek elfogadni és teljesíteni kötelesek.

2. A megyei, városi, kerületi és községi hatóságok s azok hivatalnokai, további intézkedésig, helyeiken meg fognak maradni s hivatalos kötelességüket szigorú felelet terhe alatt teljesíteni tartoznak.

3. Sem a hatóságokat, sem azok hivatalnokait hivatalos eljárásukban, vagy tőlük az engedelmességet megtagadni nem szabad.

Kelt a magyar királyi minisztériumnak 1867. évi február 23-án tartott üléséből.

Az összes minisztériumok nevében:

gróf Andrássy Gyula sk.
miniszterelnök.

B. Wenckheim Béla sk.
belügyminiszter.

Miniszteri rendelet

Az ország valamennyi hatóságaihoz.
Alkotmányunk visszaállíttatott.[2])

Az alkotmányos szabadságnak legerősebb támasza s legbizto-

[1]) „Budapesti Közlöny“. 1867. február 24. sz.

[2]) Ugyanott.

sabb őre, a rend; ennek fenntartása tehát épen olyan szoros feladata a magyar felelős minisztériumnak, mint az alkotmány megvédése.

Oly tárgyak felett, melyek vagy a törvényhozásnak, vagy a törvényes kormánynak, vagy egyéb más alkotmányos testületnek köréhez tartoznak önhatalmával senki sem intézkedhetik, ha ezt teszi, tettleges erővel avatkozik köréhez nem tartozó dologba; zavarja a rendet, sérti a törvényt s bűnt követ el az alkotmány ellen.

Ily kihágásnak volna tekintendő a címerek, jelvények, színek és feliratok erőszakos letépése, eltávolítása, vagy bemocskolása is, az ezek felett intézkedni a tövényes kormány feladata, ugyanazért odautasítom (czim), hogy e rendeletet közzétenni, a lakosságot ezirányban felvilágosítani, s ha mindemellett is rendzavarások fordulnának elő, azok ellenében a törvényes eszközök alkalmazása mellett kellő szigorral eljárni szíveskedjék.

Kelt, a magyar királyi minisztériumnak 1867. évi február 23-án tartott üléséből.

Az összes minisztériumok nevében:
gróf Andrássy Gyula sk.
miniszterelnök.
B. Wenckheim Béla sk.
belügyminiszter.

Miniszteri rendelet.

Magyar királyi minisztérium a magyar királyi helytartó tanács működését a mai napon megszüntetvén, az ügyek vezetését lényleg átvette.3)

Az egyes minisztériumok hivatalos helységei a következő helyeken vannak berendezve:

A belügyminisztérium Budán, Szentgyörgy-tér 5.

Az igazságügy minisztérium Budán, a volt helyhatósági épület, Uri-utcza 53.

Az igazságügyminisztérium elnöki osztálya Pesten, Váczi-utcza 13. I. em.

A vallásügyi, honvédelmi és közlekedési minisztériumok: Budán, a volt helytartósági épületben, Uri-utcza 53.

A kereskedelmi, földmívelési és ipar minisztériuma: Pesten, Aldunasor 2 sz. alatt.

V „Budapesti Közlöny“ 1867. március 11: sz.

A pénzügyminisztérium Budán, a volt magyar királyi udvari kamara épületében.

Miről az ország összes hatóságai szintúgy, mint egyesek oly utasítással értesítetnek, hogy mindazon benyújtványok, amelyeknek elintézése eddig a magyar királyi udvari kancellária, az erdélyi udvari kanczellária, a magyar kir. helytartótanács, vagy a budai országos pénzügyi igazgatóság köréhez küldendők be.

Addig is, míg a szervezés teljes befejeztével az egyes minisztériumok közti szakfelosztás közhírré tétetnék, mindazon tárgyak, amelyekre nézve a szakilletőség kérdése kétségesnek látszik, a *„Magyar királyi minisztériumhoz Budán“* intézendők, — gondoskodva lévén arról, hogy az ily czim alatt beérkező tárgyak az illető szakminisztériumhoz áttétessenek. A hivatalos órák később fognak köztudomásra hozatni.

Kelt a magyar királyi minisztériumok 1867. évi március 10-én tartott üléséből. B. WENCKHEIM BÉLA sk. LÓNYAI MENYHÉRT sk. B. EÖTVÖS JÓZSEF sk. HORVÁTH BOLDIZSÁR sk. gr. MIKÓ IMRE sk. GOROVE ISTVÁN sk.

*

És soha nem látott fénnyel és lelkesedéssel 1867. évi junius 8-án megkoronázták a magyar Szent Koronával I. Ferenc József királyt. Hazánk alkotmányát újból a királyi eskü biztosította. Közlekedésünk a legkiválóbb hazafiak kezébe került és szerencsétlen, sokat szenvedett hazánk felépítése nagy lendülettel megkezdődött.

*

HÍDVÉGI GRÓF MIKÓ IMRE.

közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszter.

„Erdély Széchényije“ néven ismerték. Tudás, önzetlenség és áldozatkészség, valamint származás tekintetében nem is maradt Széchenyi mögött. Ahogy Széchenyi István gróf 60.000 forintot adott a magyar nyelvet művelő „Tudós Társaság„ céljaira, — ugyancsak 60.000 forintot adott Mikó Imre is, a sepszi-szentgyörgyi székely gimnázium létesítésére.

Ámde Széchenyi volt az úttörő. Akkor még álmélkodva nézték a fiatal huszárkapitány előkelő gesztusát. Abban a világban még Cziráky gróf országbíró elképzelni sem akarta, hogy 2 krajcár hídvámot „áldozzon“ egy nemes ember. Inkább ne is legyen állandó



Magyar Nemzeti Múzeum metszet es kézirat gyűjtemény Almi.
Miklós Imre: Λ magyar vasutasság oknyomozó történelme.

H í d v é g i MIKÓ IMRE GRÓF

1867 február 20—1870 április 21-ig közmunka- és közlekedési m kir. miniszter

híd — mondotta Cziráky — mintsem a nemes embert két krajcár erejéig „megsarcolhassák“ hídvám címén.

Ezért volt nagyobb csoda Széchenyi István fejedelmi ajándéka, mint az ugyanolyan összegű áldozat később Miké Imre részéről.

Ki volt Mikó Imre gróf?

Mikó György gróf és Mikes Borbála grófnő 1805. szeptember 4-én született gyermeke. Édesanyja épen látogatóban volt a zabolai (Háromszék vármegye) kastélyban szüleinél, mikor napvilágot látott a kiváló államférfiu. Körülötte könnyes szemek tükrében látta meg magát a kisded, mert édesanyja e percben: örök álomra hunyta le szemét. A kis árva ott maradt a nagyszüleinél, ahol igen gondos nevelésben részesült. Néhány év múlva szamosújvári kastélyába vitte édesatyja, majd a nagyenyedi „Bethlen Kollégiumiba adta a szépen fejlődő fiúcskát. A nála alig hét évvel idősebb Szász Károly növendéke lett. Igen eszes és szorgalmas tanuló volt. Kitüntetéssel vizsgázott és utána közpályára lépett. 1825-ben letette a jogi szigorlatot. 1826-ban az erdélyi főkormányszéknél tiszteletbeli jegyző, 1831-ben tiszteletbeli fogalmazó, 1834-ben tiszteletbeli titkár, majd az 1837-iki erdélyi orsz. gyűlés szabadválasztása és kir megerősítése által főkormányszéki tanácsos lett. Nem vitás, hogy gyors előrehaladásához előkelő származása is segített, de istenáldotta tehetsége és nemes jelleme révén ezt meg is érdemelte.
1840-ben a református egyház világi elnökévé választották és mindösszе alig volt 35 éves. 1841—43-iki országgyűlés a kolozsvári Nemzeti Színház igazgatói tisztét ruházta gróf Mikó Imrére. 1847-ben erdélyi kincstárnok lett. Az 1848-iki események előkészítésében nem vett aktív részt, de nem csatlakozott az erdélyi konzervatívok ama csoportjához sem, mely báró Jósika Samu kancellár vezetése mellett távoltartotta magát minden nemzeti megmozdulástól.

1848-ban részt vett az agyagfalui székely gyűlésen és ez év decemberében az erdélyi dikaszteriumok folyamodványát juttatta el az alig pár napos I. Ferenc József császár elé, melyben kérték, hogy a jogsérelmeket orvosolja és a nemzetiségi bujtogatások megszüntetése érdekében az uralkodó hatékonyan intézkedjék. —

Világos után teljesen visszavonult a politikától egészen 1860-ig. De gazdasági és kulturális téren a haldokló Erdély élő lelkiismereteképen, mindent elkövetett, hogy szellemet, kedvet és hitet teremtsen egy boldogabb jövendőre. Az erdélyi Múzeumot ő alapította és 1859-ben a Kolozsvári Egyetem létesítését is elősegítette.

1861-ben az erdélyi Főkormányszék elnökévé nevezték ki, — mely az októberi diploma gyakorlati eredménye volt, — de abban a percben lemondott, amikor Schmerling politikájával nem értett egyet a központi képviselet kérdésében. így telt el visszavonultságban 4 esztendő, de ez idő alatt az Unió mozgalmát egyengette. Nem lépett be az 1863. évi törvénytelenül egybegyűlt országgyűlésbe.

Mit alkotott Mikó miniszter?

Bennünket, vasutasokat, tulajdonképen Mikó Imre gróf szereplése 1867-től érdekel különösen. — őfelsége Andrássy Gyula előterjesztésre a legelső közmunka- és közlekedési miniszterré nevezte ki. Nem ok nélkül. Mikó méltó utódja volt Széchenyinek. Amint tudjuk Széchenyi 1848-ban, mint miniszter beterjesztette *‚Javaslat a közlekedésügy rendezéséről“* című hatalmas és alapos tanulmányát, Mikó Imre ugyanúgy elkészítette 1867-ben nagy tanulmányát, *„Emlékirat a magyarországi vasutakról“* őfelségéhez, melyben rámutat hogy „a közjóiét az államjogi kérdések rendezése mellett leginkább az anyagi érdek okszerű ápolásától függvén, csak akkor remélhetjük tartósan haladó és biztos fejlődésünket, ha kielégítő mérvben fognak a tökély magasabb fokára vitt közlekedési eszközök rendelkezésünkre állani“. Minthogy tudvalevőleg Magyarország az abszolútizmus korában gyarmati sorsban, Bécs központosító vasútpolitikája mellett, még a kiépített vasútvonalakat sem tudta nemzeti létének megszilárdítására felhasználni, gondoskodni kellett Budapest központból kisugárzó vasútvonalak létesítéséről, illetve megváltásáról is.

Beterjesztette az 1867. évi XIII. t. cikkel szentesített törvényjavaslatát, melyben vasutak és csatornák építésére 60 millió forint államkölcsön felvételére kapott engedélyt. Ebből az 1868. XII. t. c. felhatalmazása alapján kiépítette a hatvan—miskolci és a zákány—zágrábi vasútvonalakat. Ezenkívül az 1868 junius 30-án kelt adásvételi szerződéssel megvásárolta a cs. k. szab. magyar északi vasuttársulat tulajdonát képező Pesttől—Salgótarjánig és innét a József tárnákig nyúló már üzletben álló vasutat.

Még ugyanezen évben az 1868. évi XLIX. t. c. alapján felhatalmazást kért és kapott a károlyváros—fiumei, hatvan—szolnoki és a miskolc—putnoki államvasuti vonalak létesítésére, melyek megépítése a következő sorrendben történt:

zákány—zágrábi	vonal	103 km,	megnyílt	1870.	január 5.
hatvan—miskolci	„	115 „	„	„	„ 9.
vámosgyörk—gyöngyösi	„	13 „	„	„	március 16.
salgótarján—losonci	„	37 „	„	1871.	május 3.
miskolc—bánrévei	„	45 „	„	„	június 13.
losonc—zólyomi	„	52 „	„	„	„ 18.
bánréve—ózdi	„	11 „	„	1872.	november 1.
füzesabony—egri	„	16 „	„	„	„ 3.
hatvan—szolnoki	„	67 „	„	1873.	március 10.
garamberzence—selmeci	„	23 „	„	„	augusztus 10.
károlyváros—fiumei	„	176 „	„	„	október 23.
	összesen	658 km Máv. vonal.			

Mikó Imre gróf minisztersége alatt helyezték üzembe a közetkező vonalakat:

pest—hatvani	vonalat	68 km,	megnyílt	1867.	április 2.
üszög—barcsi (pécs—barcsi)	„	67 „	„	1868.	május 6.
hatvan—salgótarjáni	„	56·7 „	„	1867.	„ 9.
barcs—murakeresztur (déli)	„	70 „	„	1868.	szeptember 1.
arad—gyulafehérvári (I. erd.)	„	111 „	„	„	december 22.
	összesen	472·7 km.			

A már említett Máv. vonalakon kívül Gróf Mikó Imre minisztersége alatt kerültek a *törvényhozás elé* a következő vasútépítési javaslatok is.

Az alföld—fiumei vasút vonalai (1868: VIII. t. c.)

szeged—zombori	101 km,	megnyílt	1869.	szeptember 11.
szeged felső p. u.—Á. V. T.	4 „	„	„	„ „
csaba—hódmezővásárhelyi	64 „	„	1870.	június 16.
hódmezővásárhely—szegedi	24 „	„	„	november 16.
zombor—villányi és a gombosi partvágány	113 „	„	„	december 20.
nagyvárad—csabai	87 „	„	1871.	szeptember 14.
összesen	393 km.			

A magyar északkeleti vasút vonalai **(1868: XIII. t. c.)**

debrecen—nagykárolyi	70 km.	megnyílt	1871.	június 5.
nagykároly—szatmári	36 „	„	„	szeptember 25.
szerencs—sátoralja—újhelyi	45 „	„	„	október 24.
szatmár—bustyaházi	80 „	„	1872.	június 16.
sátoraljaújhely—csap—ungvári	63 „	„	„	augusztus 25.
csap—királyházai	84 „	„	„	október 24.
bátyu—munkácsi	26 „	„	„	december 4.
sátoraljaújhely—öszekötő v.	2 „	„	„	„ „
bustyaháza—máramarosszigeti	34 „	„	„	„ „
kisvárda—csapi	28 „	„	1873.	február 4.
ungvári zúgó vonal	2 „	„	„	március 30.
összesen	470 km			

Az arad—temesvári vasút vonala (1868: XXXVII. t. c.)

arad—temesvári	55 km,	megnyílt	1871.	április 6.

A magyar keleti vasút vonalai (1868: XLV. t. c.)

nagyvárad—kolozsvári	152 km,	megnyílt	1870.	szeptember 7.
gyulafehérvár—marosvásárhely	108 „	„	1871.	november 20.
tövis—medgyesi	62 „	„	1872.	május 6.
medgyes—segesvári	39 „	„	„	július 12.
kiskapus—nagyszebeni	45 „	„	„	október 11.
kolozsvár—kocsárdi	68 „	„	1873.	augusztus 14.
segesvár—brassói	129 „	„	„	június 1.
összesen	603 km.			

A magyar nyugati vasút vonalai (1869: V. t. c.)*)

győr—szombathelyi szárnyvonal	117 km.	megnyílt	1871. október 1.
székesfehérvár—veszprémi	45 „	„	1872. augusztus 9.
szombathely—gyanafalvai	65 „	„	„ szeptember 1.
veszprém—kiscelli	77 „	„	„ október 3.
összesen	304 km.		

Az első magyar gácsországi vasút vonalai (1869: VI. t. c.)

legenyemihályi—homonnai	65 km,	megnyílt	1871. december 25.
sátoraljaújhely—legenyemihály	16 „	„	1872. január 17.
homonna—országszéli alagút	54 „	„	1873. június 12.
összesen	135 km.		

Mikó Imre gróf nevéhez fűződik a magyar királyi államvasutak megteremtése (1868. június 30.) I), *a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség felállítása (1868. szeptember 1.)* H-), *a legelső Uletményszabályzat (sajnos német nyelven, mert a személyzet nagyobbára német volt, érvénye: 1868. december 1.)* W-), *a legelső egyenruházati szabályzat (1869. április 1-től)* IV.) *és a Máv. Nyugdíjintézet megalkotása (1870. április 1-től)* V.). *Igaz, hogy csupán 1870-ben 54 millió forintot fordítottak vasútra, mikor az államnak 171 millió volt* VI.) *egész évi költségvetése.*

1870. április 21-én adta át tárcáját Gorove István minisztertársának, azután mint tudós, műértő és mecénás tette nevét örökre felejthetetlenné. A kolozsvári teológiára 4000 forintot adott és az enyedi kollégiumot állandóan segélyezte. Ezenkívül számos iskolában alapítványt tett és külön is támogadta őket.

1876. szeptember 16-án halt meg Kolozsvárt, 71 éves korában. Szerete a vasutasokat. Az alkalmazásnál a honvédeket előnybe részesítette. Szigorú és jószívű igaz magyar volt.**)

*) Helyesbítendő Tominac József: „A magyar szent korona országainak vasútai 1845—1904“ című 1905-ben kiadott művének 9. oldalán a gyűr—szombathelyi vonal eng. mert nem 1868: VIII. t. C-, hanem 1869: V. t. c.

I. 1867: XIII. te.—1868: XII tc.—1868: XLIX. te. és Orsz. Lev. m. közin közl. m- 9—3606/1868, 9—8021/1868.

II.) L. Orsz. Levéltér, m. k. közm. és közl. min. 9—9696/1868. sz.

III.) Ugyanott 9—260/1871 sz. utóiratban.

IV.) Ugyanott a 9—13723/1868 sz. E. i. 7788/1868 sz.

V.) Ugyanott a 9— 2716/1870 sz.

VI. Bállá: *„Magyar országgyűlés története 1867—1927.“* Bp. 93. 1.

**) V. ö. „Vasárnapi Ujság‘: 1876. szept. 24. sz.

„Pallas Nagy Lexikon“ 12. köt. 650. 1.

„Révai Nagy Lexikon“ 13. köt. 708. 1.

HOLLÁN ERNŐ.

közmunka és közlekedésügyi államtitkár
cs. és kir. altábornagy.

Mikó Imre gróf közmunka és közlekedési minisztériumában az államtitkári méltóságot a magyar vasútpolitika egyik legnagyobb lángelméje Hollán Ernő tötötte be. Hollán Ernő 1824 január 13-án Szombathelyen született, ugyanott járt gimnáziumba.

Hollán Ernő mérnöki talentumát örökölte. Kiképzését 1839—1844. években a bécsi hadmérnöki Akadémián szerezte meg. Itt tanult minden idők legnagyobb matematikusa Bolyai János és a Ferenc-csatorna tervezője Kiss Gábor is. Báró Mamula ezredes mondta egyszer szomorúan, — ki egykor Hollán Ernőt a bécsi hadmérnöki Akadémián tanította — „fájdalom sokra tanítotam!“ Ugyanis megtekintette pétervári erődítményt, melyet Hollán erősített meg. De már 1848—49-ben a monostori hegy erődítését is ő tervezte. A tudományos vasúti irodalom terén kiváló szakművekkel tűnt fel. 1859-ben *„Az újabb szerkezetű vasúti hidakról, különösen a rácsrendszer-ről*“. Ezzel a tanulmányával tartotta a Tudományos Akadémián székfoglalóját, mint leveiezőtag és már 1861-ben *„A vasutak keletkezése és általános elterjedése*“ c. Tunulmányával a rendes tagságot foglalta el. 1864-ben *„Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútit gynek újabb fejlődése“* c. nagyértékű művén kívül már 1854-ben a *„Mértan alapvonalai*“ Bécsben kiadott művével a *Marcibányi* mellék jutalommal tüntették ki. Ilyen munkatársat választott magának gróf Mikó Imre.

A mai Kossuth Lajos utcában, ott, ahol a „Talpra magyart“ egykor kinyomtatták, állott egy ház a közismert *Horváth* ház, itt lakott Hollán Ernő jeles mérnök, és katona. Az ő lakásán gyűltek össze az ország hírneves mérnökei. Hollánt a Gondviselés állította a közlekedés és közmunka minisztériumába. Alkotóképessége több volt, még mérnöki tudásánál is, pedig abban is párját ritkította — így történt, hogy Széchenyi lángelméjétől hevített Hollán összetoborzott 627 magyar mérnököt és 1867 május 21-én a Közteleken megalakították a „Magyar Mérnök Egyesület“-et, melyből 1871-ben a *„Magyar Mérnök és Építész Egylet* fejlődött.

Hollán Ernő 1900-ban halt meg. A szombathelyi temetőben pihen a bejárathoz közel, jobbról a főútvonalon. Ugyanott a város egyik utcáját nevezték el nevéről.

Az alkotmányosrend helyreállítása után a közlekedési minisztérium és a vasútvonalak benépesítése 1867. és 1868. években.

Az első magyar királyi közmunka- és közlekedési minisztérium 1867-ben.

Buda, vár, Uri-utca 53. I.em.

Miniszter: Hídvégi gróf Mikó Imre.

Államtitkár: Hollán Ernő.

Miniszteri tanácsosok: Mihalik János, Fackh Oszkár.

Miniszteri osztálytanácsosok: Fest Vilmos, Nyíri Ferenc, Walland *Henrik, Reiter Ferenc, Langer Kálmán, Hieronymi Károly, mint a* miniszter személyi titkára. Ribári Sándor, Herrich Károly (honorár.) tiszteletdíjas.

Miniszteri titkárok: Rózsahegyi Pál, Marsovszky Gyula, Záhorszky Kálmán.

Vasúti és hajózási főfelügyelő: Ambrozovics Albert.

Vasúti és hajózási felügyelők: Waisz Vilmos, Kenessey Albert, Fackh Károly.

Főmérnökök: Éjszaki Károly.. Tóth Ágoston.

Miniszteri fogalmazók: Csörgeő Gyula, Tessedik Ferenc, Urbán Gyula, Gyöngyössy Gyula.

Vasúti és hajózási biztosok: Storch Gyula, Marzsó Lajos.

Miniszteri mérnökök: Pribék Albert, Lechner Gyula, Lauka József, Fésűs Mihály, Meczner Vendel, Szombathy Károly, Meszéna Ferenc báró.

Miniszteri mérnökgyakornokok: Kléh Kálmán, Schmidt Ferenc, Schneider Alajos, Eilers Frigyes, Fábián János, Hajnal Antal.

Miniszteri segédfogalmazók: Kovácsi Sándor, Csáth Kálmán, Bittó Fidél, Hollán Sándor.

Mérnökgyákomók: Ney Albert.

Mérnöki-osztály számvevőség:

Miniszteri számvevőségi tanácsos: Tichtel Ferenc.

Számtisztek: Szmekal József, Garlathy Konstantin, Lachmann György, Sturm Károly, Wéber Ferenc, Rothbauer Antal, Entner Károly, Schmaus Jakab, Domby Péter, Sümeghy Sándor, Éberling József, Papik Gyula.

Miniszteri számvevőség:

Számtanácsos: Foederer Adolf.

Számtisztek: Csernyi Rudolf, Nagymihályi Sándor, Serényi Ferenc,

Sparszam Pál, Gottfried György, Amersin Henrik, Béla Dánéi, Mihalics György, Paid Lajos, Grobetti Lajos, Fuhrmann Rudolf, Kiss Ferenc.

Aligazgatók: Stöckl Alajos, Bozóky István, Szilberleitner Albert.

Irattáros: Lentner Károly.

*

Ha valaki megkérdezné tőlünk: *„kik voltak az alkotmányos rend helyreállítása után az első magyar vasutasok?. . .“* tanácstalanul néznénk a kérdezőre. Mert ezek a vasutasok régen meghaltak. Sírjuk behorpadt, lejlájuk kidült, irataikat pedig selejtezték. A m. kir. államvasutak igazgatóságához fordulnánk útbaigazításért. De sajnos — hetvenesztendő sűrű ködén át — még a hivatalos távcsőn keresztül sem lehetett tisztán látni, legkevésbbé biztosat mondani. Magyar vasutaink építői, felügyelői és az egész vasúti személyzet, hivatalos és hiteles névsorban tehát itt következik. Gyújtsuk meg szívünkben a kegyelet lángját! Hajtsuk meg alázattal a Máv. nemzetiszínű lobogóját: a legelső magyar vasutasok előtt.

1867. évben

A m. kir. közm. és közl. minisztériumhoz benyújtott kérvények.

A pályázó neve:	A kéreiem tárgya:	Iktatószám:	
Pottyondy Lajos v. cs. k. szds.	alkalmazást kér	9	2372
Adler Lajos magán mérnök	„ „	9	2380
Kánya Frigyes főmérnök	főmérnöki állást kér	9	3884
Wersán István	épit. mérn „ „	9	3894
Polinszky Emil	oszt. „ „ „	9	3895
Corvinus I.	vasuti „ „ „	9	3896
Klenovics Antal	alkalmazást kér	9	3906
Toldy István	s. mérnök állást kér	9	3916
Ennike Pál	oszt. mérnöki „ „	9	3943
Herczog Ödön	mérnöki „ „	9	3949
Biró Gábor pesti lakos	alkalmazást „	9	3950
Meiszner Sándor	oszt. mérn. „ „	9	3951
Kestler Henrik	alkalmazást „	9	3960

A pályázó neve:	A kérelem tárgya;			Iktatószám:	
Heszlényi Gyula	oszt. mérn.	állást	kér	9	4006
Falkenheim Ignácz	s. mérnöki	„	„	9	4011
Paulusteiner Máté	s. mérnöki	„	„	9	4022
Baineville József	mérnöki	„	„	9	4025
Arnstein Henrik	mérnöki	„	„	9	4027
Glaván Mátyás	s, mérnöki	„	„	9	4036
Oberrecht Ferenc	ép. nél alkalm.		„	9	4037
Bauer Józef	„ „		„	9	4038
Endey Benedek	oszt. mérn.	„	„	9	4064
Fleszer Ignácz	s. mérnöki	„	„	9	4075
Beder József felügyelő	hivatalnoki	„	„	9	4077
Sántai Sándor	alkalmazást	„	„	9	4080
Benkhard János	mérnöki	„	„	9	4082
Bain Sándor	„	„	„	9	4083
Makrai József	„	„	„	9	4084
Szabó Gyula	„	„	„	9	4087
Kiss Vendel	oszt. mérn.	„	„	9	4106
Sümeghy Sándor	mérnöki	„	„	9	4107
Beyer József	főmérnöki	„	„	9	4116
Kessler József szabadkai lakos	irnoki	„	„	9	4117
Wolfart Ernő	oszt. mérn.	„	„	9	4133
Feuchtmann István	mérnöki	„	„	9	4149
Straskraba Ede	oszt. mérn.	„	„	9	4156
Koszta Károly	mérnöki	„	„	9	4157
Puza Jenő	s. mérnöki	„	„	9	4158
Schober Béla pest közuti	m. ép. m.	„	„	9	4160
Kund J. vég. müggyet. hal.	alkalmazást	„	„	9	4163
Banovits Kajetán	mérnöki	„	„	9	4164
Phoser Lipót mérnök	oszt. mérn.	„	„	9	4165
Nemes János nyug. f. bánya m.	alkalmazást		„	9	4194
Dobják Gusztáv	oszt. mérn.	„	„	9	4195
Robitschek Sándor műegy. h.	mérnöki	„	„	9	4206
Ungár Samu mérnök	s. mérnök	„	„	9	4207
Méhes Károly pásztói f. mérn.	s. mérnök	„	„	9	4227
Jámbor Sándor végz. techn.	alkalmazást		„	9	4235
Pauer János mérnök	s. mérnöki	„	„	9	4256
Radnich Imre mérnök	mérnöki	„	„	9	4281
Scolda Hugó mérnök növ.	alkalmazást		„	9	4301

A pályázó neve:	A kérelem tárgya:			Iktatószám:	
Valatin Tódor végz. tech.	alkalmazást		kér	9	4310
Ivanovics Frigyes	mérnöki	„	„	9	4319
Margittai Gábor	„	„	„	9	3321
Heller Antal eperj. dijn.	alkalmazást		„	9	4328
Falkenberg Béla s. mérnök	építésnél alk.		„	9	4353
Wattay Béla	oszt. mérn.	„	„	9	4375
Vámossy János budai lakos	alkalmazást		„	9	4390
Tóth Károly Győr vár. fm.	főmérnöki	„	„	9	4417
Lechner Adolf mérnök	mérnöki	„	„	9	4459
Árnyassy Napoleon	„	„	„	9	4535
László József bányatiszt	oszt. mérn.	„	„	9	4540
Hoitsy Gyula mérnök	mérnöki	„	„	9	4570
Steinacker Ödön mérnök	„	„	„	9	4576
Rausch Vencel mérnök	„	„	„	9	4603
Belák János mérnök	építésnél alk.		„	9	4629
Prehoffer Károly mérnök	mérnöki	„	„	9	4632
Csathó Aurél	ig.-i kezelőt.		„	9	4655
Halász Kázmér	mérnöki	„	„	9	4675
Lévay Benő egri lakos	alkalmazást		„	9	4691
Drébl Károly	mérnöki	„	„	9	4790
Kossy Sándor	mérnöki	„	„	9	4793
Zsilla Vilmos vasuti mérn.	oszt. mérn.	„	„	9	4795
Szabó Gyula	mérnöki	„	„	9	4824
Baróthy Antal jogtudor	ügyvédi	„	„	9	4829
Moser Sándor	ép. mérn.	„	„	9	4841
Zágráb János	egy. tiszti	„	„	9	4861
Petzval Ottó volt útbiztos	alkalmazást		„	9	4862
Lechky János	mérnöki	„	„	9	4865
Anderka Marcell mérnök	s. mérnöki	„	„	9	4890
Nádori Vilmos	mérnöki	„	„	9	4891
Zlinkovich István áll. mérn.	építésnél alk.		„	9	4892
Claudius Ármin	mérnöki	„	„	9	4925
Hiller Ferenc	s. mérnöki	„	„	9	4956
Szigethy József erd. kir. főkorm.	post. alkalm.		„	9	4960
Kelemen József női szabó s.	szolgai	„	„	9	4997
Svahammer Alajos	mérnöki	„	„	9	5064

1868. évben

A pályázó neve:	A kérelem tárgya:		Iktatószám:	
Beyer János	alkalmazást	kér	9	604
Lukács István volt honvéd	„	„	9	774
Kruciz József volt hadnagy	„	„	9	823
Somody János volt honvéd	„	„	9	1029
Abranoczy Jákob sérült	„	„	9	1571
Kádár László	„	„	9	1663
Séhey Ferenc	„	„	9	1831
Cignai Nobilis J. nagyenyedi l.	„	„	9	2049
Tamás János	„	„	9	2068
Márta Miklós	„	„	9	2068
Bottlik Márton volt honv.	vasuti bizt	„	9	2237
Bogdány Antal volt honvéd	vasúti t.	„	9	2592
Király Ferenc kiszolg. kat.	alkalmazást	„	9	2587
Friedmann Mór Páris tech.	alkalmazást	„	9	2742
Szabó János vasuti őr	feljebb lépést	„	9	2819
Kaufholz Károly felség folyam.	állásért		9	3248
Zschorner Vilmos volt honv.	alkalmazást	„	9	3399
Bóni Béla valamely vaspálya	napidíjasi alk.	kér		3399
Dunai János	alkalmazást	„	9	3608
Forgó Ferenc	conductori fel.	ő	9	3609
Brand István gyöngyösi hadi adósz.	alkalm.	„	9	3610
Csüllög János volt katona	„	„	9	3705
Bitterlich József	alkalmazást	„	9	3725
Stoj János	„	„	9	3776
Darula János volt honvéd	„	„	9	3878
Bartos János volt honvéd	„	„	9	3879
Heckel András volt honvéd	„	„	9	3880
Lelkes János	„	„	9	3974
Nagy Hugó	gyakornoki „	„	9	3990
Lang Sámuel	„ „	„	9	4003
Redil József volt honv. fhdgy.	alkalmazást	„	9	4135
Földes József	gyakarnoki „	„	9	4178
Singer Józef volt honv. szds.	alkalmazást	„	9	4251
Schilling Ágoston mérnök jel.	alkalmazást	kér	9	5123
Bánhidy László csongrádi lakos	alkalmazást	kér	9	5124
Seissel József mérnök	mérnöki állást	kér	9	5128
Schuller Antal s. mérnök	„ „	„	9	5129

A pályázó neve:	A kérelem tárgya:			Iktatószám:	
Wachsmann mérnök	„	„	„	9	5173
Fultzer Ferenc biztos	a D. v.-nál kér alk.			9	5204
Bunzel H. vasuti mérnök	alkalmazást kér			9	5210
Sieberreich Károly s. mérnök	oszt. mérnöki állást kér			9	5225
Kniebeisz Sándor	ép. „	„	„	9	5233
Dukavits István	vasp. hiv. noki	„	„	9	5234
Reischer Vilmos	mérnöki	„	„	9	5235
Léderer Ede	„	„	„	9	5250
Engel Samu	s. „	„	„	9	5260
Kirchlechner Lajos	mérnöki	„	„	9	5298
Varga István nagyv. kol. p. őre	alkalmazás iránt			9	5334
Velkay Tódor	vasuti tiszti	„	„	9	5337
Munka Aladár	mérnöki	„	„	9	5359
Szilják István	alkalmazást		„	9	5360
Banicza Nándor cs. k. fhdgy.	„		„	9	5362
Nádasdy Sándor utbiztos	„		„	9	5365
Drabant Mihály	mozdonyvezetői	„	„	9	5450
Mraovic Emil volt fhdgy.	alkalmazást		„	9	5626
Oszeszky Antal	s. mérnöki	„	„	9	5655
Lazzer Vilmos a fiumei v.	alkalmazást		„	9	5662
Horváth Gyula végz. techn.	alkalmazást		„	9	5732
Magyar Endre	mérnöki	„	„	9	5741
Devics Nándor kezelési vagy.	számt.	„	„	9	5756
Ujváry Kálmán	mérnöki	„	„	9	5837
Dutczynski László mérnök	főmérnöki	„	„	9	5871
Wagner Vilmos	mérnöki	„	„	9	5978
Máté Ignác kiszolg. csendőr	alkalmazást		„	9	5993
Lengei Sándor	mérnöki	„	„	9	6004
Glück Bernát	mérnöki	„	„	9	6005
Prokopovitsch Manó	alkalmazást		„	9	6138
Kossitzky János	alkalmazást		„	9	6253
Kimics József	oszt. mérnöki	„	„	9	6287
Verlein Ö. Payerbachi m. gy.	alkalmazás		„	9	6288
Fabriczky Kornél	alkalmazást		„	9	6506
Marissevich Antal ny.adószedő	alkalmazást		„	9	6547
Zwiedinck Alajos	mérnöki	„	„	9	6719
Lippits Gyula végz. tech.	alkalmazást		„	9	6758
Devits Károly okl. mérnök	alkalmazást		„	9	6833

A pályázó neve:	A kérelem tárgya:	Iktatószám:	
Maader Tódor mérnök növ.	hiv.-noki „ „	9	6859
Vidoevic Péter v. s. mérnök	alkalmazást „	9	6915
Latham György	szolgálatát ajánlja	9	6925
Cseky Péter trszki hajdu	felügyelői alk. kér	9	7401
Veronek Antal	„ „	9	7487
Kalmár Dezső	„ „	9	7540
Zickler Rezső	mérnöki állást kér	9	8214
Holub János	gyakornoki „ „	9	4317
Tamás Mihály volt honvéd	alkalmazást „	9	4376
Storch Gyula	felügyelő „ „	9	4426
Liuba Pál volt vasuti őr	állás iránt	9	4464
Sztankay Ignácz volt káplár	„ „	9	4624
Foglár György	„ „	9	4637
Kratochvoll József	„ „	9	4638
Krncsik János	„ „	9	4843
Latesz József	„ „	9	4853
Gáspár Imre	„ „	9	5138
Pokorny Vilmos	„ „	9	5140
Puskás János	„ „	9	5235
Moldoványi Géza	„ „	9	5264
Pauer Ferenc raktárnok	állás iránt	9	5278
Kolozsvári Géza raktárnok	„ „	9	5935
Bukál Károly min. gyak.	„ „	9	5941
Petrik Károly gépvezető	„ „	9	6028
Öri Béla volt honv. tiszt	főállomásra alkalmazást kér	9	6031
Torma Antal s. tanító	alkalmazás iránt	9	6065
Maczkó Józsf volt honv. tiszt	„ „	9	6107
Stanakovics Nándor	ujvidéki alkalm. i.	9	6215
Czinege Pál	vasuti őri állás	9	6271
Lendvay Lajos	gyakornoki	9	6363
Weisz Adolf volt honvéd	alkalmazás iránt	9	6391
Sailer Lőrinc	gyakornoki állást kér	9	6413
Dobroviczky István id. pü. felügy.	alkalmazás iránt	9	6547
Betskeházy Sándor ujvidéki l.	alkalmazás iránt	9	6586
Glück Pál	„ „	9	7431
Kiszolgált katonák névsora	„ „	9	7432
Holczer János áll. vasp. műl.	„ „	9	7929
Ágoston Sándor	„ „	9	8001

A pályázó neve:	A kérelem tárgya:	Iktatószám:
Serke Károly	„ „	9 8092
Takács Sándor zemplén vm. esk.	„ „	9 8149
Horváth Károly fejérvári lakos	„ „	9 8163
Michnay Lajos cs. k. hadn.	alkalmazás iránt	9 8254
Unger Jenő	„ „	9 8501
Markovics János gyakornok	„ „	9 8596
Köblös György	„ „	9 8622
Nagy Béla	„ „	9 8644
Tengedri Ferenc	„ „	9 8723
Nagy Imre	mozdonyvezénylőnek	9 8895
Raszkovszky Szaniszló v. honv.	„ „	9 8934
Fischer Ignácz	alkalmazás iránt	9 8948
Kiss Gusztáv hevesi lakos	„ „	9 9062
Hofmüler Ferenc volt honv.	„ „	9 9099
Molnár János	„ „	9 9170
Rassy Józsf	„ „	9 9175
Halasy János	„ „	9 9340
Fridrich József	„ „	9 9357
Spitzhitel Zsiga	„ „	9 9370
Napravszky Pál	„ „	9 9370
Tanczer Ignácz mezőterencsi l. felügy.	„	9 9779
Veres József volt őrmester	„ „	9 10043
Antalóczy Gyula hivatalhok	„ „	9 10156
Nagy Ferenc volt honv. tizedes	„ „	9 10161
Buday János	alkalmazás iránt	9 10334
Balog Béla	gyakornoki állást kér	9 10239
Futó János	„ „	9 10384
Jausz Mór	gyakornoki minőségben	9 10409
Sólyom József volt honvéd	alkalmazás iránt	9 10446
Veres István volt honvéd	„ „	9 10447
Volkes Dávid	felügyelői alk. iránt	9 10493
Bálint János szatmári lakos	alkalmazás iránt	9 10564
Csintalan Mihály volt honvéd	„ „	9 10591
Iváncsulin László szatmári l.	„ „	9 10602
Fábián Ferenc volt huszár	„ „	9 10625
Mericzay Lajos technikus	s. mérnökalk.iránt	9 10871
Fiedler Vendel kisz. őrm.	alkalmazás iránt	9 10992
Kiss Mihály dobi lakos	conductori alk. iránt	9 11069

A pályázó neve:	A kérelem tárgya:	Iktatószám:
Wisnyovszky Mihály	conductori alk iránt	9 11182
Balázs József	vasutőri alk. kér	9 11827
Ganovszky János mérnök	építésnél alk. iránt	9 11376
Bute Ferenc	vasutőki alk. iránt	9 11837
Kelecsényi Sándor	vasútőri alk. iránt	9 11869
Binder János	„ „ „	9 11897
Gáll Gyula	a ff.-nél kezelői állás	9 11907
Mitsa Ferenc	conductori állás	9 12094
Kersováni János	„ „	9 12281
Kiss Gyula min. gyakornok	alkalmazás iránt	9 12655
Korosy István	„ „	9 12658
Gyurka János	conductori alk. iránt	9 12707
Rácz Antal	alkalmazás iránt	9 12723
Fónagy Albert	„ „	9 12732
Udvardy Sándor nagybajomi l.	„ „	9 13092
Riedler Ferenc Zeplém vm.	irnoki alk. kér	9 13350

Valamennyi kérelmezőt alkalmazták. Ha most gr. Mikó Imre miniszter alkotásaira (1. 163 oldalon.) egy pillantást vetünk, akkor könnyen megértjük azt, hogy az óriási iramban épülő magyar vasutak benépesítéséhez erre a sok vasutasra szükség is volt.

A kérelmezők között megtaláljuk *Schober Béla, Banovics Kajetán, Robitschek Sándor* és a többi fiatal mérnököket, akikből az idők folyamán a Máv.-nak hírneves igazgatói lettek. Kik nemcsak díszes állást töltöttek be egykor a Máv.-nál, hanem egyéni kiválóságukkal örökre beírták nevüket a vasutasság történelmébe

Orsz. Levéltár. M. k. közmunka- és közlekedési minisztérium 1867 és 1868. tárgymutatójából.

2. FEJEZET.

A m. kír. államvasutak elődje: a cs. k. szab. magyai északi vasút tisztviselői 1867-ben. — Miből lett a Máv? Az északi vasút állomásai és vezetői. — Horváth Alajos Máv. igazgatóhelyettes szolgálatbalépése. — Illetménycsökkentési terv. — A magyar nyelv hivatalos használatát elrendelik. — A gyenge üzletmenet miatt a vasutasok időszakos előléptetése elmaradt. — Gorove István közmunka- és közlekedési miniszter működése. — A mozdonyvezetők első megbecsülése. — Álhírek a Máv. eladásáról. — Vihartkeltő tévedés.

A m. kir. államvasutak elődje:

A cs. k. szab. magyar északi vasút tisztikara 1867-ben.

Igazgatótanács:

Elnök: gróf Forgách Antal

Elnökhelyettes: gróf Festetics Béla *és* Müller Mór dr.

Igazgatótanács tagok:

Gerson Miksa, Pulszky Ferenc, Winter Sámuel, Balássy Antal. Drier Lajos báró, Zichy Jenő gróf.

Jogtanácsos: *Giczey Sámuel*

Igazgatóság:

Igazgató: Stempf Károly császári tanácsos.
Főmérnök: Neiser F. M.
Bányafelügyelő: Zemplinszky Rudolf.
Titkárhelyettes:Riha Lajos Hugó kereskedelmi főnök.
Fogalmazó és irodavezető: Kupis Gusztáv.
Kereskedelmi tisztviselő: Áron Ede.
Iktató *és irattáros:* Coppét Frigyes.
Kiadó: Liptay *Ferdinánd.*
Gyakornok: Szesznitzky Károly, Rayda Lajos.

Forgalmi főnök: Stiny Lóránd.
Vonatmozgosítási főnök: nádudvari György Lajos.
Építési osztályvezető: Schubert I.
Főpénztáros: Lieszkovszky József.
Vonalfőnök: Wiederspan Ferenc.
Számfejtő: Lenhossék Adolf. *Könyvelő:* Drossier Frigyes.
Könyvelőségi hivatalnok: Hartmann Tivadar
Számtiszt: Majer Henrik.
Anyagbeszerző: Schaschek Bálint.
Felügyelő: Róth Károly.
Gyakornok: Recter Ignác.
Bevétel ellenőrségi főnök: Grüli Henrik.
Bevétel ellenőrségi hivatalnok: Duschl Ferenc, Imutny Antal.
Postamérnök: Sertic József.
Mérnökök: Rathhauszky János, Meisner Nándor, Grűnwald Móric.
Vonatmozgatási hivatalnok: Rücknágel Vince.
Ellenőr: Csausz Gyula.
Gyakornokok: Duschel Ferenc, Kupis Izidor. Weinberger József.
Számellenőr: Gedeon Márton, Gruber Kamilló.
Anyagbeszerzési hivatalnok: Plische Vince.
Gyakornokok: Tipula Aurél, Schuhster Vladimir.
Vasúti orvos: dr. Stahly Ignác.
Szolgák: Billinger Ádám, Kowád István, Hauschek László, Schwarz.

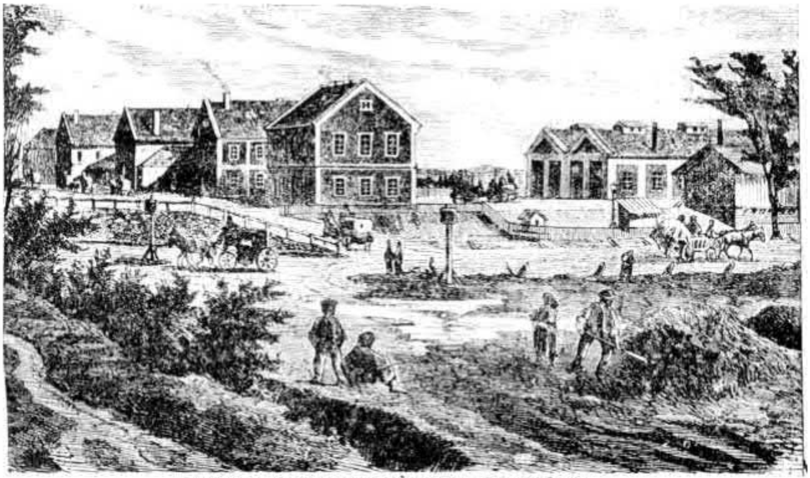
Kelenföldi Kelenffy Károly

MÁV üzletigüzgatóhelyetles, a legelső magyar pesti állomásfőnök.



Több, mint száz esztendővel ezelőtt: 1835-ben Budán születetett. Mint hivatásos tüzértiszt szolgált. Leszerelt és a *cs. k. szab. magyar északi vasút* szolgálatába lépett 1867-ben. A mai Józsefvárosi, 1871-től *„losonczi*(t-nak nevezett pesti pályaudvar legelső főnöke volt. Az 1368. évben államosított vasút kötelékéből 1869-ben kivált*) és a *mohács-pécsi* vasút üzletvezetője lett. Később a budapest-pécsi vasút államosításakor (1889. XV. te.), mint üzletigazgatóhelyettes visszakerült a Máv.-hoz. 1912. márc. 19-én halt meg. A farkasréti temetőben alussza örök álmát.

M. kir. Orsz. Levéltár közm. közl. min. 1869.
*) akkor még Kellemffy Károly, 1. 9. — 10650 sz. ü. i.



A FENÁLLOTT MAGY. ÉSZAKI VASÚT BUDAPESTI INDÓHÁZA 1867-BEN.

Miből lett a m. kir. államvasút?

*Egykorú közlemény *)*

„Képünk e vasúti indóházat mutatja. Egyszerű épületek ezek, minőket művelt gazdák szoktak gazdasági célokra építeni.

Magyarországnak ez a legújabb vasútvonala annyi viszontagságon ment keresztül, annyi szerencsétlenség között hányódott jobbra-balra, hogy most már bátran *nyugalomba* lehetne helyezni, *ha* a vasutaknál az *ilyen emberbaráti intézkedés divatban volna.* Mik voltak ezen szerencsétlenségek és viszontagságok, azt futólag csupán íelületes vonásokban elszámolni egyrészt unalmas, másrészt meg céltalan is volna, legyen elég e tárgyról annyi, hogy a pest-losonczi vasút ügye néhány éve botránykő volt az iparvilágban, s a bécsi hírlapok nem egy argumentumot innen szedtek ki ellenünk, pedig — ma már bátran elmondhatjuk, —egyenesen bécsi befolyások okozták e vállalat főbaját.

A *pest-losonczi* vasút vállalat főbajai azon körülményben rejlett, hogy *országos hivatását mellőzi,* s helyi érdekűvé kellett törpülnie. Előtte állt a Mátra és Avas köze bortermelésével, nagy gabnatermelő-tér, a végpontjához a magyar vasipar roppant fontosságú vidéke csatlakozott, de mindezeket a pest-losonczi vasútnak nem lehetett felkarolni, mert a tiszavidék vasúttársulatnak, Bécs kedvencének szabadalma volt a pest-miskolci vasút építésére, s egy fontos vonalat, az akkori kormány, holmi magyar társulatnak nem engedélyezhetett.

*) „Vasárnapi Újság" 1867. szeptember 1. száma a 434. 1.

A magyar északi vasútnak természetszerű hivatása törzsül szolgálni azon közlekedési útnak, mely az Adriát Pesten keresztül Európa északkeleti államaival kapcsolja össze. Tulajdonképen tehát magyar északkeleti vasútnak kellene lennie; a hatvan-tarjáni vonalnak pedig mellékvonalnak. E helyett azonban egyszerű szénszállító vasúttá tették.

A szénszállító vasutak egyébiránt a közlekedéseszközök között magas fejlettségű iparos államokban egészen önálló szerepet visznek, s többnyire nemcsak jövedelmezők, hanem országos szempontból is igen hasznosak. Feladatuk, hogy a széntelepeket összekössék a tüzelő, fogyasztó iparos telepekkel, különösen az olvasztókkal, vas- és más művekkel, nagy városokkal vagy a tengerrel.

A szén, mint az iparnak egyik legnevezetesebb tényezője kétségtelenül elégséges arra,hogy egy vasútat fentarthasson, s e szempontból nem lehet ellenvetésünk, ha a szénszállítást valamely építendő vasút alapjául veszik: hisz már hazánkban is van rá példa, a pécs-mohácsi vasúton, hogy ily közlekedési eszköz nagy előnyére szolgál a nemzeti gazdálkodásnak. De az aztán siralmas állapot, ha oly helyen, mely a természettől nagy fontosságú vonalnak van szánva, ily *mellékértékü,* vagy legalább *különszerü érdekű* vonalat kell építeni. Minha csak az arannyal fizetett bornak vad muhart akarnánk vetni tőkéi helyébe, vagy a szöllöket kopár birkalegelővé parlagosítanók.

E *természetellenes* intézkedés zsibbasztotta el a pest-losonczi vasút életerejét, s helytelenül építtetvén az alap, nem csoda, ha az épület, a legelső földindulásra összeroskadó félre jutott.

A válság azonban valahára mégis véget ért, s folyó év április 2-án a próbavonat kirobogott a stáczió-utcza végén fekvő indóházból.

Megmozdult az a legördíthetetlen kő, mely oly nehezen súlyosult a magyar vállalatok hitelén.

Azonban a magyar északi vasút még ma sem tartozik népszerű vállalataink közzé. Az igazgatáson, kezelésen máig is érzik az annyira károsnak bizonyult *idegenség* lehe. De bízzunk azon kényszerűségben, mely vezérszerep vivőit czélszerű intézkedésekre utalja, s bízzunk a kormány és országgyűlés egyetértő munkálkodásában, mely a káros és törvényellenes szabadalmakat átvizsgálva, kétségkívül a magyar északi vasutat is rendeltetésébe fogja vezérelni".

Ennek a korhű leírásnak ténymegállapításai felvilágosítást adnak az immár 70 esztendő távlatába került vasútvonal nehézségeinek

indító okaira nézve. Az építő vasúttársulat 1863. évben szeptember 15-én alakult meg a *Szent István kőszénbánya-társulat- és* néhány felvidéki magyar földbirtokosból. Már 1862-ben kérték az előmunkálati engedélyt *Pest-tői Salgótarjánig* As később onnan *Losonczon* át *Beszterczebányáig* vezetendő vasútvonalra. Az előmunkálati engedélyt 1862. május 6-án, az építési engedélyt 1863. január 19-én kapták meg. 1863. október elsején kezdték építeni. Nagy képzelő tehetséggel megáldott szegény embereknek sikerül 1865. júius 15-én *csődöt* mondani. Sina jobbparti vasútja után ez volt az első vasút, mely megfeneklett, sőt csődbejutott. A „cs. *kir. szab. pest-losoncz-beszterczebánya, vasút* és *kőszénbánya-társulat"* tehát, az államkormány támogatásával 1866. november 3-án átvedlett „cs. *kir. magyar északi* vasúttá". Minden volt ez csak *nem magyar.* Németek—csehek—tótok igazgatták. Egy jó magyar pesti állomásfőnökük volt: *Kellemffy Károly* az is csakhamar otthagyta őket.*) Állandó pénzügyi zavarokkal küzdött a vasút, mígnem a kiegyezés kormánya 1868. junius 30-án megváltotta. A társaság 1868. augusztus 6-án feloszlott.

Ez a vasútvonal volt a m. kir. államvasutak első vonala.

*

A cs. k. magyar északi vasút állomásai és vezetői 1867-ben.

Pest Főnök: Kellemffy Károly, a legelső MÁV. állomásfőnök.
Hivatalnokok: Degré György, Nyitray János, Bock János.
Kőbánya, Főnök: Reisz Ferdinand.
Péczel, Főnök: Tolnay János.
Gödöllő, Főnök: Wukelich Tivadar,
ászód, Főnök: Szmutny Ferenc.
Hatvan, Főnök: Méhes Károly.
Hivatalnokok: Egedy Lajos, Róth Miksa.
Pásztó, Főnök: Krammer János.
Hivatalnok: Irján József.
Kis-T*erenye,* Főnök: Gross Arthur.
Salgó Tarján,: Főnök: Kelemen Imre.
Hivatalnok: Hojts Gyula.
Bányakönyvelőség:
Könyvelő és pénztárnok: Drohssler Károly.
Gyakornok: Müller Antal, Strovszky N.
Szolga: Zlinszky Imre.

*) Mint kelenföldi előnevű, régi nemesi család sarja, nevét Őfelsége engedélyével *Kelenffy-re* változtatta. Arcképét és rövid életrajzát 1. 176 1.

Horváth Alajos Máv. igazgatóhelyettes szolgálatba lép.

Mikó Imre gróf közmunka- és közlekedési miniszter utolsó intézkedése a Máv-val kapcsolatban az volt, hogy gondoskodott arról, hogy a szellem magyarrá váljon a vasúton. Ugyanis a m. kir. államvasutak vezetője: *Stempf Károly* egy betűt sem tudott magyarul. Helyettese: *Voigt Alfréd* majdnem ugyanannyit tudott. Egy ízigvérig magyar embert kerestek, ki egyszersmind a vasút minden ágazatában jártas.

A Tiszavidéki vasútnál meg is találták a legalkalmasabb embert: Horváth Alajos személyében. Bár csak helyettesnek nevezték ki, de teljhatalommal ruházták fel, — úgyhogy Stempf állása úgyszólván Horváth hivatalba lépése után teljesen fölöslegessé vált. — Miért tartották mégis Stempfet? Azért, mert a vasúttal szerződése volt, különben ezidőben még németül beszéltek az alárendeltek is. Horváth Alajosra várt tehát az a feladat, hogy a vasutasok magyarúl beszéljenek.

Az alábbi két körözvény különben erre nézve, minden felvilágosítást megad.

2090 *sz.* 645. VI. Körözvény.

Az északi és déli vonal valamennyi szogálati ügyosztályához.[5])

Az lun. magyar királyi közmunka- és közlekedési minisztérium f. év április 10-én 5116. sz. a. kelt rendeletével a cs. kir. szab tiszavidékivasutak főmérnökét, *Horváth Alajos* urat, a magyar kir. államvasutak főfelügyelőjévé és igazgatóhelyettesévé méltoztatott kinevezni.

Midőn ezt valamennyi ügyosztályi és alügyosztályi főnök tudomására hoznánk, egyszersmind értesítjük, miszerint Horváth Alajos igazgatóhelyettes itteni hivatali állását *a mai napon* elfoglalta.

Pesten, 1870. június 9-én.

A m. kir államvasutak üzletigazgatósága:

STEMPF

Illetmény csökkentési terv.

Már *gróf* Mikó Imre minisztersége alatt, de különösen Gorove István idején a vasúti személyzetre költött kiadások csökkentése volt szőnyegen, mert a kamatbiztosítást élvező vasutak aránylag jól dotált személyzettel működtek.[6])

[5]) Máv. Körözvények gyűjteménye 1870-ről gy. sz. 158.

[6]) M. K. Orsz. Levéltár. Közm. és közl. min. 9535/1870. sz.

Magyar királyi Vasúti és hajózási felügyelőség. 1817 sz. ff.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

Folyó évi február 5-én 1564 szám alatt kelt becses rendelete teljesítésében van szerencsénk a m. k. korona területén üzletben levő vasutaknál fennálló hivatalnokok fizetésekről és szolgai járanságokról összesen, úgyszinte az ebbeli összes költségeknek az egyes pályák mérföld hosszához álló arányát kitüntetve egy összehasonlító kimutatást, nemkülönben a vasút igazgatóságok által hozzánk beküldött összeállításokat, melyekben a hivatalnokok és szolgák járandóságai fokozatonkint kimutatva vannak, idemellékelten Nagyméltóságodnak tiszteletteljesen felterjeszteni.

A megnyitandó pályáknál a kamatbiztosítást nyújtó kincstár érdekei megóvása végett a hivatalnokok és szolgák fizetései jelenleg még alázatos véleményünk szerint általában meg nem állapíthatók, mert *szükség esetén a vállalatok áldozatokkal is kényszerülnek hivatalnokokat felfogadni.*

Az ezután életbeléptetendő vasutak részére az által lenne legcélszerűbben *az eddiginél olcsóbb vasúti személyzet megszerezhető* és biztosítható, ha már a koncessió kiadásánál az illető társulatok *elégséges számú gyakornokok felvételére és betanítására köteleztetnének,* miáltal vonalaik megnyitásakor elég kiképzett egyén állna rendelkezésükre.

Az összes vasutak idemellékelt összeállításait, további hivatalos használat céljából a főfelügyelőséghez kegyesen visszaküldeni kérjük.

Budán, 1870 június 26-án.

Magyar kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség.

LANGER.

A főfelügyelőség eme felterjesztésével felküldött kimutatást 9535. sz. a. iktatták a közmunka és közlekedési minisztériumban és 1870. október 5-én megküldötték Kerkápoly Károly pénzügyminiszternek.

A magyar nyelv hivatalossá tétele a Mávnál.

6731 sz. Körőzvény

valamennyi szolgálati ügyosztályhoz.

(A magyar nyelv hivatalos nyelvül hozatik be.7)

A nagyméltóságú m. k. közmunka és közlekedési minisztérium

*) Máv. Körözvények gyűjteménye 1870-ről gy. sz. 193.

a magyar nyelvnek hivatalos nyelvül leendő behozatala céljából f. évf. július hó 13-án kelt 1127 sz. magas kibocsátványával a következőket méltóztatott elrendelni.

1. A minisztériumhoz és a vasúti és hajózási főfelügyelőséghez intézendő minden jelentés ezentúl kizárólag magyar nyelven terjesztendő fel.

2. Az állomások időszaki jelentései kizárólag magyar nyelven küldendők be, úgyszintén az igazgatóságnak az állomásokhoz intézendő rendeletéi magyar nyelven szerkesztendők. A külközegek azonban jelentéseiket még 6 hó lefolyásáig magyar vagy német nyelven fogalmazhatják.

3. Folyó évi szeptember l-től valamennyi szolgálati sürgöny — a vonatok forgalmára vonatkozók kivételével — magyar nyelven távirandó.

4. A vonat menetlevelek az üzletbiztonságnak szempontjából egyenlőre még német nyelven fognak kitöltetni.

5. A számvevőség könyvei jövő évi január l-től magyarul vezetendők.

6. Folyó évi december végéig a belszolgálat valamennyi nyomtatványai magyar és német nyelven 1871. január l-től pedig csupán magyar nyelven adandók ki.

7. Folyó évi szeptember l-től a belföldre szóló valamennyi levél, úgyszintén Magyarország területén fekvő vasutak igazgatósáságaihoz intézendő valamennyi átirat magyar nyeiven szerkesztendő.

8. Bármely nyelven szerkesztett beadványok elfogadandók.

9. A leltári és számlázási lajtsrom úgyszintén a feltét füzetek azonnal magyar nyelvre fordítandók, minden szolgálati ügyosztály azonkívül tartozik a szakmájában előforduló műszavakat összeállítani, mely műszavak azután megállapítás végett a magyar mérnök egylettel fognak közöltetni.

Ennek megtörténtéig az előforduló műkifejezések zárj el között német nyelven is kiteendő.

A déli vonalra nézve az eddigi gyakorlat marad érvényben. Midőn ezen magas rendeletről ügyosztályainkat értesítenők, elvárjuk, mindenkor bennünket a magas kormány szándékának keresztülvitelében telhetőleg támogatni fognak.

Pesten, 1870 július 19.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:
HORVATH.

Gyenge üzletmenet miatt elmaradt az előléptetés.

6705. sz. 2632 VI. Körözvény
valamennyi szolgálati ügyosztály főnökéhez.
(Az 1870-ik év II. felére szóló előléptetési felterjesztmények ideiglenes felfüggesztése tárgyában.[8])

Miután a f. év I. felére szóló bevételek és kiadások eredménye az előzvényezett követelményeknek meg nem feleltetnek, kénytelen a kir. üzletigazgatóság sajnálattal kijelenteni, miszerint a f. év 11-ik felére vonatkozó előléptetési felterjesztményeket — a m. magyar kir. közlekedési ministeriumnak — *jelenleg be nem nyújthatja.*

A kir. üzletigazgatóság — ezek után — kényszerítve érzi magát, valamennyi ügyosztály elöljáróját nyomatékkai felszólítani, hogy minden eréllyel hatályosan oda működjenek, miszerint a tulajdon hatáskörükbe eső kiadások lehető megkisebbítése által — ezek összege — a kiadásokéval a lehető legnagyobb összhangba hozattassék, hogy ez által a kir. üzletigazgatóságnak lehetségessé tétessék, legalább néhány hó lefolyta múlva, ha a fönnérintett viszonyok kedvezőbbekké alakultának légyen, az előléptetési felterjesztményeket a m. magyar kir. közlekedési ministeriumnak benyújthatni.

Pesten, 1870 augusztus hó 1-én.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:
HORVÁTH.

*

Ennek a körözvénynek utóhatása az volt, hogy az akkor még állami kamatgaranciás vasutak kárörömmel nézték a magyar kir. államvasutak alkalmazottjainak szomorúságát az elmaradt időszakos előléptetés miatt. Egyik-másik elégedetlen vasutas otthagyta a Máv.-ot és átlépett magánvasutak valamelyikének szolgálatába, és mint azt a 186. oldalon látni fogjuk már azt is híresztelték hogy a Máv-ot el fogják adni.

[8]) Máv. Körözvények gyűjteménye 1870-ről gy. sz.: 214., 480. old.



GATTÁJAI GOROVE ISTVÁN

v. b t.1. közmunka és közlekedési m. kir.
miniszter
1870. április 21-től 1871. június
21-ig.
(megelőzőleg földmívelési-ipari és kereskedelmi m. kir. miniszter)

Felső-vársányon, Temesmegyében, a családi sírboltban alussza örök álmát, ahova 1881 június 3-án temették. Budapesten lakott a IV. Lipót-u. 16. sz. saját házában. Itt is halt meg hosszas betegség után 1881. május 31-én d. u. 4 órakor.

„Múltja tiszta, mint a tó síma tükre, a fürkésző napsugár sem talál benne foltot. Ami most oly ritka, ennek most nincs keletje a politikában. — Gorove István jellem volt“... így írt a *Pesti Napló,* 8) amikor Gorove meghalt. Jókai Mór búcsúztatta e szavakkal· „*Míg magyar él, Haza áll: áldás ragyogja körül Gorove István nevét!*“

Ki volt Gorove István?

Gorove László erdélyi eredetű, de Magyarországon letelepedett nemesnek 1819. Szent István napján, aug. 20-án született fia. Édes-

[8]) 1881. június 1. számában.

atyja tagia volt a Magyar Tudományos Akadémiának. Ennek az ízig-vérig bölcs magyarnak volt fia Gorove István. Középiskolai tanulmányait Szolnokon, Gyöngyösön, a jogot pedig Pesten végezte. Azután hazament temesmegyei birtokára, s ott gazdálkodott. 1842—43-ban Tóth Lőrinccel nagyobb külföldi utazást tett. Hazajövet 1843-ban az ellenzék követjelöltje volt, de a konzervatív többség megbuktatta. Még ez évben *„Nyugat“* című útirajzaiért a Tudományos Akadémia tagjai közé választotta. 1846-ban Kossuth Lajos lemondása folytán megüresedett *„Védegylet“* igazgatói székét Gorove Istvánnal töltötték be.

1848-ban Temesmegyében országgyűlési képviselőnek választották. A házban ő indítványozta, hogy a Frankfurtban egyesült Németországgal lépjünk szövetségre. Tagja volt annak a bizottságnak, mely Görgey Artur által hazaárulás miatt kivégeztetett Zichy Ödön gróf lefoglalt drágaságait leltározta. Kossuthtal és Szacsvaival együtt Gorove fogalmazta meg a az április 14-iki debreceni függetlenségi nyilatkozatot. Világos után külföldre bujdosott. 1861-ben hazatért és Deák híve lett.

1867-ben Deák Ferenc bölcs tanácsára Őfelsége a magyar nemzet eme kiváló férfiát: a kiegyezés első kormányába földmívelési- ipari- és kereskedelmi miniszterré nevezte ki.

Gorove István 1867 február 20-tól földmívelési- ipar és kereskedelmi; 1870 április 21-től 1871 június 21-ig közm. és közl. miniszter volt.

Magyarország történetében egyik legjelentősebb korszak Gorove István közgazdasági minisztersége. Nagy látókörű ember lévén, munkatársainak megválasztásában mutatta meg kitűnő tehetségét. Gorove alatt jött a teljesen német Stempf helyett, az izig-vérig magyar Horváth Alajos főmérnök állandó igazgatóhelyettesnek, ki az államvasutak németnyelvű levelezései helyett a magyart vezette be.

Gazdasági cikkei jelentek meg a hírlapok hasábjain. Ezenkívül „Javaslat egy új vámtarifa tárgyában“ című tanulmánya keltett feltűnést.

Állását Horváth Boldizsár igazságügyminiszterrel egyidőben a municipális törvény megszavazása alkalmával hagyta el, melyet a bennefoglalt liberális rendelkezések miatt nem tartott összeférhetőnek. Élete végéig nagy erőssége volt a kormánypártnak, de egészsége és életereje lassan hanyatlott és a nyilvános szerepléstől visszavonult.

V. ö. Vasárnapi Újság 1881. június 4. sz. V. ö. Kónyi Manó, Deák Ferenc beszédei II. V. ö. György Endre akadémiai emlékbeszéde.

A *mozdonyvezetők első megbecsülése.*

5503. sz. 1066. D. Körözvény.

a m. kir. államvasutak szolgálatában álló valamennyi mozdonyvezetőhöz.

(A mozdonyvezetők személyi pótlékban fognak részesíttetni.)[9])

Minthogy a m. kir. államvasutaknál, a forgalom élénkülése folytán a mozdonyvezetők tevékenysége is nagyobb mérvben vétetik igénybe, ennélfogva elhatároztuk azon mozdonyvezetőinket, kik szolgálatukban maguknak érdemeket szereztek, személyi pótlékban fogjuk részesíteni: úgyszintén elhatároztuk, a tüzelőanyag kimérésében és a jutalmazási rendszerben változtatásokat tenni, melyeknél a mozdonyvezetők tevékenységére tekintettel leendünk és a szükséges munkálatok már folyamatban is vannak.

Ügy hisszük, hogy ezen intézkedéseink által, bizonyítékát adtuk annak, hogy a szerzett érdemeket méltányolni tudjuk s reméljük, hogy mozdonyvezetőink a kötelességük teljesítésében kifejtett szorgalom, erély és buzgóság által alkalmat nyujtandanak, megelégedésünket előléptetések és az újonnan rendszeresített személyi pótlék adományozása által nyilváníthatni.

Pesten, 1870. július 4-én.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága Horváth

Álhirek a magyar királyi államvaspályák eladásáról.

Rémhírterjesztők mindig voltak. Ez időben a konkurrencia különös gondot fordított arra, hogy az államvasutak személyzetét állandóan nyugtalanítsa. Erről szól az alábbi körözvény:

7. eln. sz. Körözvény.

A m. k. államvasutak valamennyi állomásához és közegéhez.

Ismételve híreszteltetik, miszerint a m. k. államvaspályák eladatnak, vagy bérbe adatnak.[10])

Újabb időben is a cs. k. szab. tiszavidéki vaspálya társulat igazgató tanácsának azon határozata, melyszerint az a magas kormányhoz a nagy állampályák megvétele iránt kérvényt intézett volna, személyzetünk kedélyét nem kis mérvben megzavarta.

Ennek folytán az üzletigazgatóság kötelességének tartja meg-

[9]) Máv. Körözvények gyűjteménye 1870-ről gy. sz. 174., 394. old.

[10]) Máv. Körözvények gyűjteménye 1871-ről gy. sz. 20. 36. old.

történt tudakozódások alapján oda nyilatkozni miszerint a magas kormány a magy. államvaspályák eladását vagy bérbeadását nem tervezi.

Midőn mi ezt az összes személyzet megnyugtatására Önökkel közölnénk, felszólítjuk egyúttal, hogy semmiféle hírek által magukat meg ne zavartassák s oda törekedjenek, hogy oly nagy felelősséggel járó szolgálatukat nyugalom- és tapintattal teljesítsék és meg lehetnek győződve arról, hogy a magas kormány *Önök jólétéről* és állásuk biztonságáról annyira gondoskodik, mint ezt bármely más intézet alig tehetné.

Egyébbiránt mi sem szolgálhatna mint Önök, mint az igazgatóság nagyobb megnyugtatására, mint az ha arra törekednénk, hogy a szolgálat szabatossága által a m. k. államvaspályák minél keresettebb vállalat színében tűnnének fel.

Pesten, 1871 január hó 21-én.

A m. k. államvasutak üzletigazgatósága Horváth

Vihartkeltő tévedés.

12099 — 791. I. sz. Körözvény.

a m. kir. államvasutak valamennyi közegéhez.

(A 479 számú körözvény felderítése iránt.)11)

A 479. sz. körözvényt, mely kirekesztőleg csak az igazgatóság osztályai számára adatott ki; a kiadó hivatal tévedésből a külső állomások és vonalak közegeinek is megküldvén, az által azok közt, minden alapot nélkülöző felindulás okoztatott.

Időszerűnek találjuk azért, ezen alkalommal kinyilatkoztatni, miszerint a m. k. államvasutaknak minden jelenleg már alkalmazásban levő hivatalnoka és szolgája, nemzetiségre való tekintet nélkül, egyedül alkalmazhatósága, tanúsított hűsége és szorgalma figyelembe vételével, ezeknek arányában előmenetelre mindig számolhat.

Ennek következtében fennidézett körözvényünk nem arra magyarázandó, hogy a jelenleg szolgálatunkban álló nem bennszülött egyének további előmenetelre nem számíthatnának.

Csak azon esetben, ha vagy üresedésbe jött, vagy újból szervezendő állomásra az alkalmazásban levő közegek közt megfelelő erő nem találtatik, fog azon intézkedés foganatosíttatni, miszerint, — mint az magától is értetik — előbb mindig bennszülöttel hozandók javaslatba.

n) Máv. Körözvények gyűjteménye 1871-ról gy. sz. 159.

A fentiekről ön a személyzetet értesíteni szíveskedjék.

Ezen alkalommal megjegyezzük még önnek, miszerint úgy látszik,mintha egynémelyek közegeink közül a szolgálat szembetűnő hátránya minden, még oly csekély körülményt is, arra használnának, hogy félremagyarázások által a személyzetnél nyugtalanságot és aggodalmat költhessenek, miáltal csakis a szolgálat érdeke szenved.

Ily mindent sötét színben szemlélők minden körülmények közt találkoznak, azonban ezeket szemmel tartani kérjük.

Legyenek különben Önök meggyőződve arról, hogy az igazgatóság érdekeiket mindig figyelemmel kiséri s előmenetelöket eszközölni föladatául tűzte ki magának, mint azt a magas jóváhagyás végett jelenleg felterjesztett előléptetési javaslat is láthatólag tanúsítja.

Pesten, 1371. évi január hó 26-án.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága Horváth

Az apró vasutasok megbecsülése.

Seres József ideiglenes váltóőr hőstette. 1869. dec. 6-án éjjel Túra állomáson 3 gabonatolvajjal birokrakelt és egyet közülök a hatóságnak átadott, öt forint jutalmat és a 7026/1870 körözvényben dicséretet kapott.

Gyorsa Sándor váltóőr a s. tarjáni vonal 49—50 őrház között a földcsuszamlás pillanatában az érkező 13. sz. vonatot lélekjelenlétével megmentette a katasztrófától. Húsz forint jutalomat és a 4637/1663—VI./1870 június 17-iki körözvényben dicséretet kapott.

Bőheim Antal kapuőr gabonalopást fedezett fel. öt forint jutalomban és a 3554/2442 VI./1870. aug. 11-ikikörözvényben dicséretet nyert.

Fust Vince mozdonyvezető lélekjelenléte egy hibás váltóállításból eredhető súlyos balesetet elhárított, ezért 20 frt. jutalomban és a 7998/1283 VI./1870. szept. 23. körözvényben dicséretben részesült.

Kerstnik József és Petre Ferenc pályaőrök és *Wollay* pályafelvigyázó a töltéscsuszamlásnál kifejtett éber és önfeláldozó munkájukért 40 frt. és a 10822/4340/V. 1432 III./1870 noveber 23-iki körözvényben dicséretben részesültek.

Kalocsay Tamás 9. sz. pályaőr szembemenesztett vonat elé szaladva az összeütközést elhárította. A vonat visszatolatott. A megjutalmazás összegét a 14135/2864. V./1871. sz. körözvény nem közli.

Keres József pályaőr három esetben szembemenesztett vonat megmentéséért 20 forint jutalomban és a 1488/169 III./1871. sz. körözvényben dicséretben részesült.

3. FEJEZET

A Máv. igazgatótanácsának megszervezése. — Stempf Károly a Máv. első üzletigazgatója eltávozik. — Tisza Lajos közlekedési miniszter működése. — Egyesítik a vasútépítést a Máv. üzletvitelével. — A Máv. legelső magyar szolgálati- és illetményszabályzata.

A Máv igazgatótanácsának megszervezése.

31. eln. sz. Körözvény.

mindkét vonal valamennyi közegéhez.[12])

A nagyméltóságú m. kir. közlekedési minisztérium 2706 sz. rendeletében tudatja velünk, miszerint a m. kir. államvasutaknál egy igazgató-tanács szerveztetek, s anak elnökévé

Weninger Vincze úr neveztetett ki.

Ezen magas intézkedés ezennel köztudomásra hozatik.

Pesten, 1871. évi május hó 10-én.

Az igazgatóság: Horváth

Stempf Károly, a Máv első üzletigazgatója eltávozik.

38. eln sz Körözvény.

mindkét vonal valamennyi állomásához.

(Stempf Károly cs. tanácsos s üzletigazgató úr szabadságoltatása)18) Az igazgató-tanács f. hó 6-án 592 sz. alatt hozott határozatával Stemp/ *Károly* cs. tanácsos s üzletigazgató saját kérelmére egészsége helyreállítása végett f. évi október 2-tól számítandó három hétre szabadságoltatván, ezen időre igazgatói teendőivel *Horváth Alajos* központi főfelügyelő s igazgatói helyettes; ennek teendőivel pedig Schubert *Antal* főfelügyelő úr megbízatott. Miről mindkét vonal összes közegét ezennel értesítjük.

Pesten, 1871. évi október hó 10-én.

Az igazgatóság Horváth

[12]) Máv. Körözvények gyűjteménye 1871-ről gy. sz. 159. 293 old.

[13]) Máv. Körözvények gyűjteménye 1871-ről gy. sz. 405. 768 old.



TISZA LAJOS GRÓF.

v. b. t. t. közmunka és közlekedésügyi m. kir. miniszter.

1871. június 21-től 1873. december 19-ig.

Három kabinetben volt egyhuzamban közmunka és közlekedési miniszter és pedig abban az időben, amikor az államvasutak egész szervezete a kezdő lépéseket tette meg. Ha nem volna egyéb érdeme csak az, hogy Tolnay Lajost ő ajándékozta a Máv-nak, ezzel is örökre beírta volna nevét a magyar vasutasság történetébe.

Szülőhelyét a lexikonok tévesen Gesztre teszik, pedig Nagyváradon látta meg a napvilágot 1832. szeptember 12-én. Atyja Tisza Lajos, anyja Teleki Julianna grófnő volt. Öccse volt Tisza Kálmán

későbbi miniszterelnöknek, ki tizenötesztendeig viselte a kormányelnöki méltóságot.

Geszten, a családi fészekben tanúit, középiskolai tanulmányait Debrecenben folytatta és a szabadságharc leverése után testvéreivel együtt a berlini egyetemre ment. Ennek elvégzése után keleten nagyobb utazást tett. 1861-ben a biharmegyei ugrai kerületben képviselővé választották. A határozati párt híve lett. 1865-ben újra megválasztották. 1867-ben Biharmegye főispánja lett. 1869-ben cs. és kir. kamarási méltóságot kapott.

Gorove István miniszter eltávozása után az Andrássy Gyula kabinetben Őfelsége közmunka- és közlekedési miniszterré nevezte ki 1871. június 21-én. November 14-én megalakult Lónyay Menyhért kabinetjében, majd 1872. december 5-től a Szlávy József kormányában is megtartotta a tárcáját. 1873. december 19-én mondott ie. Kerkápoly Károllyal beutazta Olaszországot, majd Keletindiát, onnan Afrikába utazott. Hazatérte után a dicsőszentmártoni kerület képviselőjévé választotta. Az 1875. évi fúzió után Tisza Kálmán pártjához csatlakozott.

Tisza Lajos minisztersége alatt érte el a csúcspontját a vasútvonalak üzembehelyezése. Nevezetesen: 1871-ben 924, 1872-ben 972,
1873-ban 8S6 kilométer vasútvonalat helyeztek üzembe, jólehet ezeknek törvényjavaslatai nagyobbrészt Mikó Imre gróf és Gorove István minisztersége idején kerülték a törvényhozás elé, de azt meg kell állapítani, hogy az óriási iramban épült vasútvonalak iizembehelyezésével felszaporodott miniszteriális ügyvitel és újabb vasutak törvényjavaslatai, csak olyan kiváló miniszter működése alatt mehetett zökkenés nélkül, mint Tisza Lajos volt.

Ugyancsak ő hagyta jóvá

a legelső magyar szolgálati és illetményszabályzatot,

melyet eredetisége és útörő volta miatt, szőszerint, egész terjedelmében e műben bemutatunk. Ebből fejlődött, ebből nőtt ki az 1884. évi Kemény Gábor báró és az 1887. évi Baross Gábor miniszterek által kiadott szolgálati és illetményszabályzat. Sőt ez az alapja az 1904. évi, illetve az 1907. évi szabályzatoknak is Természetesen nagymérvű változtatásokkal.

Tisza Lajos felségfelterjesztését is szószerint közöljük a Máv szervezetére vonatkozólag, hogy teljes képet adjunk a Máv belső megszervezésére. Ezek a jegyzőkönyvek, melyek e tárgyban felvétettek: vitát kizáró módon igazolják Tisza Lajos és jól megválasztott vezérkarának alaposságát és nagy szakértelmét.

Tisza Lajos további életéről jegyezzük meg a következőket: Amikor 1879-ben a Tisza folyó elöntötte Szegedet, az újjáépítéssel Tisza Lajost, mint királyi biztost bízták meg. A kinevezésben nepotizmust láttak, s e gyanúnak Kossuth Lajos is kifejezést adott egy 1879. június havában kelt levelében, ahol ezt írja: „Olvasom, hogy Tisza Lajos neveztetett ki Szegedre királyi biztosnak; éppen Tisza Kálmánnak kellett volna kerülni, hogy öccsét nevezze ki e fontos állásra, aki alatt a nepotizmus annyira uralkodóvá lett; de hát talán jobban van így, amiként van. Tisza Lajos érezni fogja, hogy neki nagy sikert kell felmutatni, miszerint igazolva legyen, hogy érdem állította a gátra nem a nepotizmus. „ Das Werk wird seinen Meister lobén".

És Kossuth nem is csalódott, mert a mű valóban dicsérte a mestert. Amikor Szegeden elfoglalta hivatalát, először is a belső területet ármentesítette. A töltéshez a földet mérföldnyi távolságokról vasúton hordták Szegedre.

Tisza Lajos 1879—80 években elkészítette Szeged újjáépítésének tervét. Eiffel tervei szerint kőpartot épített, mely 3 év alatt 28 millió forintba került. Az építkezés nehéz volt, mert a legtöbb helyen már két méter mélyen felfakadt a víz. ö maga is épített saját pénzén házat Szegeden, de az új házaknak kijáró adómentességet nem vette igénybe.A nemes példát minden új építkező követte.

A király 1883-ban grófi rangra emelte. 1892. november 19-től 1394. június 10-ig (nem január 1-ig, ahogy a Révai Nagy Lexikon közli a 18. köt. 301. oldalon) a Wekerle kabinetben őfelsége személye körüli miniszter volt. 1884 óta állandóan Szeged városát képviselte a Képviselőházban.

Tisza Lajos 1898. január 26-án halt meg Budapesten. Jól tudta, hogy elhatalmasodott vesebeja gyógyíthatatlan. Baját férfiasán viselte. Jókai Mór, Tisza Kálmán és Báró Kemény meg-meglátogatták eltarokkoztak. Egy alkalommal Jókai mindegyik játékos helyére az asztalra egy jelet rajzolt. Tisza Kálmánhoz generális kalapot, Keménynek fejedelem kalapot. A beteg Tisza Lajos szelíden nézte a tréfát, majd megszólalt: „Móric rajzolhatnál nekem is egy *csontkoponyát"*. Nagy kínok között halt meg. Holttestét hazaszállították a geszti családi sírboltba.

Szeged városa 1904-ben szobrot állított emlékének (Fadrusz János műve).

v. ö. Pesti Napló 1898. január 27, csütörtök 27. sz. 4. old.
v. ö. Vasárnapi Újság 1898. január 30. 69—70. old.

A Máv. vasútépítés- és üzletkezelésének egyesítése.

6061—72 sz.

Jegyzőkönyv.

mely a magyar államvasutak ügyeiben 1872. évi március hó 25-én tartott értekezletről felvétetett.[14])

Jelenlevők:

A m. k. pénzügyministerium részéről

Kerkápoly Károly minister

Köffinger Frigyes osztálytanácsos

Rendes János osztálytanácsos

A m. k.közmunka- és közlekedési ministerium részéről

Tisza Lajos minister

Hieronymi Károly ministeri tanácsos

Langer Károly osztálytanácsos

Tolnay Lajos vasútépítészeti igazgató

Weninger Vincze az államvasutak igazgatótanácsának elnöke

végre Csörgeő Gyula miniszteri titkár, mint tollvivő.

Weninger Vincze előterjeszti:

1. hogy az államvasutak üzletigazgatósága által készített és az igazgatótanács helyeslő javaslata kíséretében a minisztérium, ez által pedig az országgyűlés elé térj esztett 1372. évi személyzeti költségelőirányzat sem a valódi tényállásnak, sem pedig az államvasutak üzleti követelményeinek még azon esetben is, ha az igazgatóság jelen hatáskörében marad,meg nem felel; sőt kitűnt utólagosan: a költségelőirányzat módosítása s illetőleg a személyzeti költségek lényeges felemelése szükséges.

2. hogy a jelenleg államköltségen épülő vasúti vonalak, jövő üzletének érdekében kívánatos, miszerint azok építésének kezelése, a már forgalomba lévő államvasuti-

[14]) M. kir. Országos Levéltár, közm. és közl. m. 6061/1872. sz.

vonalak üzletének vezetésével egyesíttessék. — Ennélfogva javasvaslatba hozza, hogy az államvasutak 1872. évi személyzeti költségelőirányzata úgy a fennálló üzletkövetelményeink, mint a fennjelzett egyesítésnek figyelembe vételével újból állapítassék meg.

Weninger Vince ezen előterjesztésére

határoztatott, hogy mindenek előtt az államköltségen jelenleg munkába vett vasútépítések kezelésének, a már fogalomban lévő állami vasutak üzleti vezetésével történő egyesítése iránt kérdés döntendő el s csak ezután lesz az 1872. évi személyzeti költség előirányzat újbóli megállapítására vonatkozó indítvány tárgyalás alá vehető.

2. A fennebbi határozat értelmében az egyesítés kérdése tárgyalás alá vétetvén. Tolnay Lajos indokolt előterjesztésére s abbeli nyilatkozata folytán, hogy az egyesítés eszközlése céljából szükséges előmunkálatok már elkészíttettek, az államköltségén jelenleg munkába vett vasúti vonalak egyszersmind az üzleti igényeknek is megfelelő, valamint a már forgalomban levő államvasuti vonalak hálózatával összhangzó kiépítése, berendezése és felszerelétes érdekében.

elhatároztatik, hogy a m. k. vasúti építészeti igazgatóság A. osztálya, mely az államköltségen épülő vasutakat forgalmosítja a m. k.

államvasutak üzletigazgatóságával egyesítve egy és ugyanazon igazgatónak s felsőbb fokban a m. k. államvasutak igazgató-tanácsának vezetése alá helyeztessenek.
Az államköltségén már munkába vett vasutak építését foganatosítandó közegek az egyesítés után sem lesznek azonban államvasúti tisztviselők, hanem az állammal ezentúl is csak bizonyos, kinevezési okmányaikban szabályozott, illetőleg szábályozandó ideiglenes szolgálati viszonyban állandanak.

Végül figyelem fordítandó arra, hogy a fenntebbi intézkedések folytán a kincstárra az eddiginél nagyobb terhek ne háruljanak s illetőleg, hogy az egyesítés folytán az államvasutak üzleti igazgatóságánál elérhető költség megtakarítások által a m. k. vasúti építészeti igazgatóság kettészakításával előálló költségtöbblet fedeztessék.

3. Ezekután a javaslatnak az államvasutak 1872 évi személyzeti költségelőirányzatnak újbóli megállapítására vonatkozó része vétetvén tárgyalás alá.

elhatároztatott, hogy az újból megállapítandó s e végből az államvasutak igazgatótanács által előterjesztendő.

a) a személyzeti és szervezeti létszám *tényleges állapotának* kimutatása azon időről, midőn az üzleti igazgatóság az igazgatótanács által javaslatba hozott s a ministeriumok által helybenha-

gyott 1872. évi személyzeti költség előirányzatot előterjesztette,

b) azon költségeknek kimutatása, mely az akkori tényleges állapot és az igazgatóság időközben tett intézkedései folytán bekövetkezett állapot közt fennforog,

c) az 1872. évi személyzeti szervezet és létszám új tervezete, tekintettel az államvasutak üzletének fennforgó követelményeire, — s figyelembevéve az államvasuti építések kezelésének a már forgalomba levő államvasuti vonalak üzleti vezetésével a 2. pont alatt elhatározott egyesítésére,— s pedig annak indokolt és részletes kimutatása mellett, hogy az a) pont szerinti tényleges állapot az újköltség előirányzat értelmében mi részben módosítandó és egészítendő ki.

Az igazgatótanács ezen előterjesztése alapján a közmunka és közlekedési és pénzügyi minister-iumok .az államvasutak 1872. évi személyzeti költségelőirányzatát egyetértőleg fogják megállapitani.

4. A. m. k. pénzügyminisztérium által a forgalomban levő állam vasutak üzletét illető ügyekre gyakorlandó befolyás tekintetében

kimondatik, hogy a közmunka és közlekedési ministerium költségelőirányzatának, a pénzügyi és közlekedési ministerium által az eddigi gyakorlat szerint általánosságban eszközölt megállapításán felül, — a közforgalomnak, már átadott államvasutak rendes és

rendkívüli szükségleteire vonatkozó összegek egyes tételeikben is, a pénzügyi és közmunka s közlekedési ministerium közös egyetértésével fognak még az első év folytán megállapítani.

Az így évenkint egyszer részleteiben is megállapított költség, illetőleg tényleges felhasználati kivetés keretén belül a közmunka és közlekedési ministerium a forgalomba levő államvasutak összes ügyeiben önállólag és saját hatáskörében intézkedik.

5. Szóba hozatván továbbá, hogy az igazgatótanácsnak kiadott utasítás 12 k. és 14 b. pontja, melyek értelmében az igazgatótanács csak 200 ft-ot túl nem haladó számadási, pénztári vagy anyagi hiányok elengedésére van jogosítva, nem volna az ügykezelés gyorsítása szempontjából módosítandó — a kérdés alapos megvitatása után

határoztatott, hogy ez intézkedés továbbra is változatlan f entartandó.

6. A hivatalnokok kinevezését és előléptetését illetőleg

határoztatott, hogy az a közmunka és közlekedési ministeriumnak tartatik fenn, — ez nem akadályozván meg különben azt, hogy a közmunka és közlekedési minister ebbeli személyes jogait egészben vagy részben az igazgatótanácsra ruházhassa.

7. Végül miután az itt elősorolt határozatok folytán az igazgatótanácsnak kiadott utasítás ma már nem tartandó fenn.

határoztatott, hogy az igazgatótanács által a fenntérintett utasítás az itt történt megállapodások értelmében dolgoztassék át, s az így átdolgozott s főkép az alapelveket meg állapító utasítás terjesztessék a három ministerium közös jóváhagyása alá.

Ezen utasítás kiegészítéséül az igazgatótanács hatáskörét részletesebben körvonalazó pótutasítás kiadása a közlekedési mnister feladata lévén.

Kelt, mint fenn.

jegyezte
Csörgeő Gyula
Kerkápoly Károly

Tisza Lajos

A Máv üzletigazgatóság megszervezésének javaslata.

60S—684 szám ig tan.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

Midőn nagymd. 6061 sz. ápril 17-én kelt kegyes rendeletének óhajtunk megfelelni, szükségesnek tartjuk előzetesen megjegyezni, hogy a megállapítandó személyzeti költség előirányzatát sem az üzletigazgatóság jelen szervezete, sem pedig az eddig azokban volt fizetési szabályzat alapján úgy összeállíthatónak nem véljük, hogy azzal ezen igazgatóságnak célszerű vezetése lehetségesíttessék; — ezért szükségesnek tartjuk mindenek előtt az általunk javasolt szervezete főbb vonásaiban előadni és 1. alatt azon fizetési szabályzatot bemutatni, mely nézetünk szerint a költség előirányzatának helyes alapját képezheti. —

Az üzletigazgatóság maga t. i. a közp. szolgálat eddigelé 17, illetve 18 különböző ügyosztályra volt felosztva, melyek szerves összefügéssel nagy részt épen nem, részint pedig hibásan voltak. Nézetünk szerint a teendők természetüknél fogva 5 szakra osztanak t. i. Adminisztratio-jogi, mérnöki, forgalmi, gépészeti és számviteli, s ezért az igazgatóság 5 szakosztályra volna osztandó melyeknek közös feje az igazgató. Tekintettel azonban ama körülményre, hogy

az építészeti igazgatóság bekebelezendő osztálya folyvást rendkívüli költségvetés kivételével foglalkozik s annak terhére lészen fentartandó, — tekintettel arra, hogy a mérnökiszak igen kiterjedt, — s tekintettel végre arra is, hogy a pályafentartás az új építéstől lényegesen különbözik: a központi szolgálatot a következő 6 szakosztályra véljük felosztandónak a szintén idejegyzett alosztályokkal:

A. Vezértitkárság:

1. Titkárság
2. Tettleges ellenőrzés

B. Pályafentartás:
1. Pályafentartás
2. Anyagszer kezelőség

D. Gépészeti osztály:
1. Vonat mozgósítás
2. Műhely
3. Statisztika

E. Számvevőség:
1. Pénztár
2. Könyvitel
3. Számfejtés

C. *Üzleti osztály:*
1. Műszaki forgalom
2. Kereskedelmi forgalom
3. Üzleti ellenőség
4. Felszólamlás és visszkereset

F. Építészet:
1. Alépítmény
2. Épületek
3. Felépítmény

Alig hisszük, hogy e felszólítás ellen érdemleges kifogás tehető, miért is annak bővebb indokolásától el tekinthetni vélünk, kérve Nagyméltóságodat azon esetre, ha komoly ellenvetések merülnének fel, bennünket azoknak szóbelileg történendő bővebb indokolására kegyesen felszólítani.

A fizetési táblázatot, melyet költségvetésünk alapjául vettünk 1. alatt van szerencsénk bemutatni, hozzácsatolván 2. alatt egy táblázatos kimutatást, mely Magyarország összes vasutainak fizetési szabályzatait tünteti elő. A 2. alatti kimutatás úgy hisszük szembeszökően indokolja azon fentebbi állításunkat, melyszerint az igazgatóság célszerű vezetése az igazgatóság jelen fizetési szabályzata mellett nézetünk szerint lehetetlen, világosan kitüntetvén, hogy az államvasutak hivatalnokai minden magyar honi vasút hivatalnokainál sokkal, a nagy többségnél 25—35 száz (százalékkal) roszszabul vannak fizetve. Alatti fizetési táblázatunk összeállításánál a kor és viszonyok méltányos követelményeit tartottuk szem elő —

valamint azt is, hogy oly személyzettel is lesz dolgunk: (az építészeti igazgatóság személyzete), mely teendőinek és ideiglenes minőségének tekintetbe vételével jelenleg is kivételes díjazásban részesül. Ez utóbbi indokból vettük fel az esetleges illetmények sorában a működési pótlék, utazási átalány épülőfélben levő vasutakon és mérföld pénz rovatokat.

Nehogy jelen tiszteletteljes felterjesztésünk a kívánatosnál nagyobb kiterjedést nyerjen, ezen mellékletünk részletes indoklását si szóval kérjük megtehetni. —

Ezeknél előre bocsájtása után áttérünk jelen felterjesztés tulajdonképeni tárgyára s e tekintetben a következő összeállításokat van szerencsénk bemutatni:

3. alatt összeállítást, mely a közp. szolgálat költségeit összehasonlítva tünteti elő a jelen állapot és f. évi január 26-án 128 szám
a. beadott indítványuk szerint.

4. alatt a forgalmi és kereskedelmi
5. alatt a pályafentartási
6. alatt a vonatmozgósítási és műhelyi
7. alatt anyagszer kezelési, —

külszolgálat költségei kimutatását ugyan azon alapon.

8. alatt a 3. 4. 5. 6. és 7. alatti kimutatások összegezését.

9. alatt az üzletigazgatóság közp. szolgálatának költség kimutatását, mely a beveztésben jelzet alapon állítatott össze, tekintet nélkül az államvasutak, építési szolgálat beosztására.

10. alatt a m. k. államvasutak igazgatóságának közp. költségeit tekintettel az új szervezett és az építési szolgálat beosztására.

11. alatt a közlekedési és kereskedelmi.
12. alatt a pályafentartási.
13. alatt a vonatmozgatási és műhelyi.
14. alatt az anyagszer kezelési külszolgálat kötségeit a bevezetésben bemutatott fizetési szabályzat alapján.
15. alatt a 9. 11. 12. 13. és 14.
16. alatt a 10. 11. 12. 13. és 14. kimutatások összegezését.

Minden összeállításoknál a Zólyom-Ruttkai vonalkülszolgálata csak Va évre számított a Füzesabony-Egri pedig a 11.—16. összeállításokban van szintén csak ½ évre felvéve.

A közp. szolgálat 9. és 10. alatti kimutatásokban kerek számban 100 mérföld vasutiforgalom kezelésére van fektetve, mely hossz csak a Hatvan—Szolnok és Bánréve—Füleki vonalak megnyitása után fog elérni.

Az igazgatók fizetése 9. és 10. ennélfogva a 15. és 16. alatti összeállításainkban nincsenek felvéve, miután ez állomás jelenleg betöltetlen, s nem tudjuk mily föltételekkel fog nmd. új igazgatót szerződtetni.

Bemutatott költség előirányzatnak összehasonlításából s beállításából kitűnik, hogy: az üzletigazgatóság személyzeti kiadásai az 1872, évre

a 8. alatti kimutatás szerint tényleg: 807.693 frt. ugyanazon kimutatás második rovata t. i. 1872. évi január 26-án tett felterjesztésünk szerint 1.079.676

a 15. alatti kimutatás szerint t. i. az építési szolgálat beosztása nélkül, de új szervezeti indítványuk szerint 1.269.589 frt.

s végre a 16. összegezés szerint az építési szolgálattal együtt 1,386.757 forintot tesznek illetőleg tennének.

Az első és második összeg közötti külömblet eredményeztetik:

1. A közp. szolgálat személyzetének 10 hivatalnok és 5 szolgávali szaporításából; van ugyanis(azaz inkább volt Január havában) 188 hivatalnok 30 szolga, megállapítani terveztetett a 3. alatti kimutatás szerint 198 hivatalnok 35 szolga.

2. A külszolgálatban a Zólyom—Ruttkai és F. Abony—Egri vonalak megnyitásához szükséges személyzetnek előirányzása 70 hivatalnok és 268 szolgával.

3. Pesti és Hatvani most elkészült műhelyek és gyárellenőrségek személyzete által.

4. Fizetések felemelése által.

A második és harmadik összeg közötti különblet okai:

1. A külszolgálat személyzetének a forgalom emelkedése s a jövő évi megnyitások· tekintetbe vételével szükségesnek mutatkozó szaporítása 30 üzletgyakornokkal, néhány hivatalnok és szolgával.

2. A fizetések felemelése, tekintettel az egyes állomások fontossága más hasonló állomások dotátiója és az 1. alatt mellékelt fizetési szabályzatra.

A harmadik és negyedik összeg közötti külömblet az építési szolgálat beosztásban leli indoklását és 177.168 forintot teszen.

Tekintet nélkül az építési szolgálatra ezen összeállításaink folytán a jelen állapot, vagyis az első összeg alapján 1 mérföld vasútra esik a központban 3 hivatalnok 1-2 szolga, a vonalon 3 hivatalnok 16.7 szolga: — a második összeg szerint a központban 2.5 hivatalnok 1-2 szolga, a vonalon 3.7 hivatalnok 17.7 szolga; a harmadik összeg szerint a központban 2 hivatalnok ½ szolga a vonalon 4.3 hivatalnok 18.2 szol-

ga. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy ezen utóbbi létszámba minden rendszeresen használt hivatalnokot és szolgát felvettünk, ha az ideiglenes szolgálatban van is.

A költségeket mérföldenkint vetve ki első összegünk alapján a központra 4020 a vonalra 9000, második összegünk alapján a központban 4040, a vonalra 9800, harmadik összegünk alapján pedig a központra 3930, a vonalra 11200 forint esik személyzeti kiadások címén, — mihez meg kell jegyeznünk, hogy az első összegben az igazgató fizetése benfoglaltatik, míg az utóbbiban nincs, ellenben az utóbbiban az igazgatótanács költségei vannak befoglalva, mig az előbbiekben hiányzik.

Meg kell vallanunk, hogy ezen eredmény egy kissé nagy, mindazonáltal azon erős meggyőződésben terjesztjük azt nmd. elé s javasoljuk annak elfogadását, a legmelegebben, hogy: a személyzeti kiadásokban gazdálkodás, szükségkép pazarlást eredményez a dologi kiadások rovatában; mert ugyan mindenütt, de különösen a vasúti szolgálatnál, mely természeténél fogva ugyan decentralizált, áll az, hogy még az értelmes, szorgalmas, lelkiismeretes és megelégedett hivatalnok sok hasznot, az ellenkező hibákkal bíró egyén kiszámíthatatlan kárt tehet az intézetnek.

Nem akarunk ez állításunknak részletes taglalgatás és bizonyítgatásba bocsátkozni s *csak saját intézetünket hozzuk jel például mely igen szomorú, de döntőbizonyítékul szolgál.*

összehasonlítva már most a jelenleg megszavazott illetve nmd. által az országgyűlésnek felterjesztett állam költségvetés megfelelő tételét 16. mellékletünk összegével, mely nmd. 6061 számú rendelete folytéin egyedül jön gyakorlatilag tekintetbe, a következő eredmény mutatkozik.

Mint azt a f. évi Január 26-án 128 sz, a. tett tiszteletteljes felterjesztésünkben kimutattuk a közm. és közl. min. által felterjesztett államköltségvetésben személyzeti kiadásokra felhasználható összeg van: 923055 írt az építészeti igazgatóság részére megszavazott, s az egyesítés folytán hozzánk tartozó személyzeti kiadások a nevezett államköltségvetési részletezés 50-ik lapja 1. és 2. tétele szerint 171.852 forintot tesznek,

ebből levonva egy számtisztet 1820 frt.

„	„	1 segédhivatalnokot	1260 frt
„	„	5 díjnokot	3000 frt
		2 mérnököt és főmérnököt	10992 frt

kik az építészeti igazgatóság másik osztályához szükségesek, marad

áthozandó hitel 154.780 f
van tehát az új igazgatóság személyzeti költségeire 1.077.835 frt

Ennek irányában szükséglet 16. számú kimutatásunk és a viszonyok folytán a következő:

1. az építészeti igazgatóság ½évi megszavazott költségvetés szerint személyzeti kiadásai 85.926 frt

2. Az üzletigazgatóság ½ évi költségei a bemutatott költségvetés alapján 461.528 frt

3. A központi igazgatás 16. alapján a második félévre 225.023 frt

4. az új vonalak melyek Júliusban megnyílnak 16. kimutatásuk szerint 98.680 frt

5. A külszolgálat régebbi vonalaikon a második félévre teszen 389.015 frt

Miután azonban külközegeink nagyobb részben haszonvehetö hivatalnok és szolga, és csekélyebb fizetéssel is megtartható, előzetesen mint azt 16. szám kimutatásunk előtünteti, miután továbbá a hivatalnokok és szolgák szaporítása fokozatosan szükséges ezen összegből ki.
30.000 frt ezen évben megtakarítható így marad kereken 355.000 frt

összesen: 1256.147 frt

vagyis 178.322 forinttal több, mint a megszavazott, illetőleg bemutatott előirányzatokban foglaltatik.

Szükségesnek tartjuk itten meg jegyezni,hogy a 3. alatti fentebbiek szerint 100 mérföld admistrációjának megfelelő összegből azért nem vélünk a jövő félévre letörölhetni, mert részint az egyesítési munkák, részint az igazgatóságnak roppant hátralékos, felemésztendik azon 10—15% munkaerőt, mely száz helyes 80 mérföld kezeléséhez kevesebb kellene.

Az építési szolgálat külközegeit itt egészen számon kívül hagytuk, — először azért, mert az az államköltségvetésben nincs részletezve, másodszor mert egészen a szükséglettől függ és harmadszor, mert jelen állapothoz képest semmi sem változik.

Megemlítendőnek véljük itt, hogy a fentiek értelmében az építészeti igazgatóság ketté választásából az államra nézve nemcsak több teher nem származik, hanem 37612 forint megtakarítás mutatkozik mi onnan származik, hogy az üzletigazgatóság építészeti osztálya csaknem egészen feleslegessé válik a titkárság és számvevőség pedig egyesítve aránylag kevesebb hivatalnokot igényel. Ezen megtakarítás még nagyobb lenne, ha mint fennebb indokolni bátrak valánk az egyesítési munkák és az üzletigazgatósági hátralékok feldolgozása

a rendszeresnél több munkaerőt nem igényelnének a jövő félévben.

Végül ismételve meg kell jegyeznünk, hogy a fenti összegekben az igazgató járulékai nem tartalmazvák s ezért ezen összegek annyival lennének felemelendők, mennyit mind. az igazgató fizetése és járulékaiként megállapítaná.

Midőn ezekben egyrészt nmd. a bevezetésben idézett kegyes rendeletének megfelelni vélünk, másrészt azon meggyőződésünknek szabadjon kifejezést adni, hogy jelen munkálatunk, mely beható tanulmányozások és viszonyoknak nem különben pedig az állam érdekeinek szigorú szemmel tartásával készült, alkalmas leend arra, hogy a szubjektív kérdések szerencsés megoldása mellett, *oly administrációt létesítsen, melynek látszólag drága lenne is végeredményben legolcsóbbnak mutatkozna.*

Kérjük ennélfogva annak mielőbbi jóváhagyását s nmd. határozatának velünk való közlését, hogy azután mihamarabb további munkáinkhoz foghassunk, mert helyes szervezés s a személy ügyek végleges elintézése intézetünkre nézve már olyan sürgős, hogy hosszab időrei elhalasztása állásunkat lehetetlenné tenné s az intézetet oly bonyodalmakba hozhatná, melyekből kibontakozni csakis nagy veszteség és károkkal leend lehetséges.

Pesten, 1872. április hó 29. a m. k. államvaspálya

Az igazgatóság Igazgatótanács

Tolnay Kunhegyi Weininger
jegyző

11446 közl. min.

Nagyméltóságú Minisztérium!

Miniszter Úr Ő nagyméltóságától rövid úton vett szóbeli meghagyás folytán a m. kir. vasútépítészeti igazgatóság A osztályával egyesítendő m. kir. államvasutak üzlet igazgatóságának személyzeti összlétszámát s a hivatalnokok és szolgák illetményeit tartalmazó részletezett kimutatásokat úgy, mint azok közmunka- és közlekedési és pénzügyi miniszter úrnak Őnagyméltóságaik által a m. kir. államvaspályák igazgatótanácsa a m. kir. államvasutak üzletigazgatósága és a m. kir. vasút építészeti igazgatóság hozzájárultával megállapíták, ide mellékelve, azon tiszteletteljes kéréssel felterjesztjük,

miszerint e részbeni magas elhatározását velünk mielőbb közölni méltóztassék.

Pesten, 18.72. év június 29.

Az igazgatóság

Tolnay

A m. kir. államvaspályák
igazgató tanácsa:
Weninger

Kunhegyi K. jegyző.

A nagyméltóságú közmunka- és közlekedési minisztériumhoz
Pesten.

Jelentése:

A m. kir. államvaspályák igazgatótanácsának

Pesten, 1872. évi június 29-én 684-ig. számhoz. *)

Válasz a m. kir. államvaspályák igazgatótanácsának.

Az üzletigazgatóság szervezése, a személyzeti összlétszám megállapítása s a hivatalnokok és szolgaszemélyzet illetményeinek szabályozása tárgyában folyó évi április hó 29-ről 608—684-ig. tan. sz. a. kelt fölterjesztésére, — az indokolásul bemutatott:/. alatti visszazárása mellett értesítem a *címet,* mikép a szervezés keresztülvitele iránt a *felterjesztésben tett javaslatát elfogadhatónak nem találtam.*

Ennek ellenében azonban *elfogadom és helybenhagyom azon* szervezési javaslatot, melyet a cím, mint az állam a m. kir. pénzügyminiszterrel folytatott értekezések eredményét kidolgozva s

*)M. k. Orsz. Levéltér, közm. és közl. min. 7793/1872. sz.

A m. kir. államvasutak igazgatóságának személyzeti összlétszáma közös megállapodás szerint átidomítva felterjesztetik.

7 drb. melléklet.

7793/1872 III. osztály.

Tárgy: a m. kir. államvaspályák igazgatótanácsa az üzletigazgatóság szervezése a személyzeti összlétszám megállapítása s a hivatalnokok és szolgaszemélyzet illetményeinek szabályozása tárgyában.

Ezzel elintéztetett

11446 VI/29 beadv. 684 VI/29.

A m. kir. államvaspályai igazgatótanács a m. kir. államvasutak igazgatósá- személyzeti összlétszámát a közös megállapodás szerint átidomítva bemutatja.

Előirat száma: 12702.

Utóirat száma: 21582.

szervezési tervezetként egybefoglalva folyó évi június hó 29-én 084 sz. a. kelt jelentésével bemutatott.

Ezeknek megengedem, tehát miként az államvasutak üzletigazgatósága e beterjesztett s 1—2 alatt idezárt egész terjedelmében általam helybenhagyott szervezési javaslat alapján átalakítassék, illetőleg szerveztessék.

Midőn tehát a *címet* ebbeli elhatározásomról tudósítanám, egyúttal felhívom, hogy a szervezés ekkénti keresztülvitele iránt azonnal intézkedjék.

Minthogy pedig az ekként helybenhagyott javaslat egyik kifogásaként a m. kir. vasutépítészeti igazgatóság A. osztályának ezen igazgatóság kebeléböli kihasítása és az üzletigazgatósággal leendő egyesítése is váland szükségessé, ennélfogva felhívom a címet, miként az e kihasítás és kebelezés eszközölhetésére szükséges eljárási módozatokat a m. kir. vasutépítészeti igazgató *Nagy János* m. kir. vasútépítészeti felügyelő és a a. kir. államvaspályák üzletigazgatóságának közreműködésével állapítsa meg, s ennek alapján javaslatát mielőbb ide terjessze fel.

Végül elrendelem, hogy ezen szervezés alakilag már folyó évi július 1-én léptessék életbe, míg annak keresztülvitele s a tényleges működés megkezdésének határidejéül folyó évi augusztus hó l-ső napját jelölöm ki, miért is fölhívom a *címet,* miszerint a fenntebb bekívánt javaslatot folyó évi július hó 15-ig okvetlen mutassa be.

Pest, 1872 június 29-én.

TISZA LAJOS

Emlékezetül mindenkinek!

Az átszervezett Máv. első üzletigazgatósága alakilag már 1872. év július 1.-én, valóságban: 1872. augusztus 1.-én kezdte meg működését. Első igazgató: Tolnay Lajos volt.

Az első üzletvezetőség Zágrábban 1870. január 5.-én kezdte meg működését. Első üzletvezető: Csermák Lipót most lássuk a legelső Máv. szolgálati- és illetményszabályzatot.

*) Lásd az üzletvezetőségek keletkezése című fejezetet.

A M. KIR. ÁLLAMVASUTAK
LEGELSŐ MAGYARNYELVŰ SZOLGÁLATI ÉS ILLETMÉNY SZABÁLYZATA

Érvénybelépett: 1872. augusztus 1-én.*)

A m. kir. államvasutak alkalmazottait megillető hivatalos czímek és illetményekről.

1. §.

Hivatalos címek és rendszeresített illetmények.

A m. kir. államvasutak személyzetének létszámához tartozó egyéneket szolgálati állásuk szerint megillethető hivatalos czimek és rendszeresített illetmények azl. és II. alatt mellékelt táblázatokban vannak megállapítva.

Ezen táblázatok keretén kívül esnek a külön szolgálati szerződésel alkalmazott hivatalnokok, a pályaorvosok, kezelőnők, díjnokok és napszámosok.

2. §.

A szolgálatban használható cím.

A megelőző szakaszban megállapított szolgálati czímektől eltérő elnevezések se nem adományozhatok, se nem használhatók és kiki a szolgálatban csak azon czímet viselheti, mely őt szolgálati állása, illetőleg a kinevezési vagy előléptetési okmányban biztosított rangfokozat szerint megilleti.

Egyes alkalmazottak azonban a magasabb ragfokozatnak megfelelő czímmel is felruházhatok, ily alkalmazottak mindazáltal a czímüknek megfelelő magasabb rangfokozatba kinevezés után előlépettéinek.

3. §.

Az illetmények megszabása.

Az illetmények mérvét hivatalnokok és szolgáknál a fönebb csatolt táblázatok keretében azon rangfokozat illetőleg osztály szabja

*) M. k. Orsz. Levéltár közm. és közl. min. 7793/1872.

meg., melybe a szolgálati viszony alapját képező kinevezési vagy előléptetési okmányok szerint tartoznak.

A külön szolgálati szerződéssel alkalmazott hivatalnokok illetményeire nézve a szerződés határozmányai mérvadók. A pályaorvosok, kezelőnők, dijnokok és napszámosok illetményei osztályozás nélkül esetről-esetre szabatnak meg, a kezelőnők havi illetménye azonban a 45 frt. műszaki dijnokok napidíja a 3 ftot, kezelő díjnokoké pedig a 2 ftot meg nem haladhatja.

3. §.

Rendszeresített illetmények.

Rendszeresített illetményt képeznek a.) az év fizetések és b.) a lakbérek, vagy ezek helyett a természetbeni lakások.

Gyakornokok napidíjat élveznek.

5. §.

Működési és személyi pótlékok.

A rendszeresített illetményeken kívül *egyes* hivatalnokok, vagy szolgáknak kivételes esetekben bizonyos működési, vagy személyi pótlékok is engedélyezhetők.

A működési pótlék azon működés tartamához van kötve, melynek indokából engedélyeztetett ezen működés megszűntével tehát önmagától megszűnik.

A személyi pótlék rendszerint korábbi illetmények teljes, vagy részleges kiegyenlítésére szolgál s a magasabb fizetési fokozatba történő előléptetés, vagy előlépés alkalmából a fizetés és lakbér illetmény emelkedésének mérve szerint beszüntettetik.

6. §.

Egyenruha.

A hivatalnokok és gyakornokok egyenruha kiszolgáltatására való igénynyel nem bírnak, jogosítva vannak azonban a m. kir. közm. és közl. Ministerium által az egyes rangfokozatokra nézve megállapított minta szerint saját költségükön készítendő egyenruhát viselni. A végrehajtó szolgálatban kötelességszerüleg viselendő hivatalos jelvények szintén saját költségen beszerzendők.

A szolgákat az e tekintetben fenálló külön szabályzat szerint egyenruhával az igazgatóság látja el.

7. §.

Lakbér, vagy természetbeni lakás.

Az évi fizetéssel alkalmazottak a megállapított lakbérilletményt élvezik, vagy természetbeni lakással láttatnak el. A napidíjat vagy bért élvező közegek sem egyik sem másikra igényt nem tarthatnak,

amennyiben azonban rendszeresített állást töltenek be, természetbeni lakásban részesíthetők.

8. §.

A természetbeni lakást kiki elfogadni köteleztetik.

Az igazgatóság által kijelölt természetbeni lakásokat kiki vonakodás nélkül elfogadni köteleztetik. Az igazgatóság mindazonáltal a lehetőség határai között tekintettel lesz arra, hogy az adott viszonyok között mindenki rangjának s családi körülményeinek megfelelő lakást nyerjen.

9. §.

A lakbért élvező lakását áthelyezés esetén az igazgatóság veszi át.

Ily áthelyezettek igénye, ha lakbért élvező alkalmazottak a szolgálat érdekében áthelyeztetnek s lakásukat azonnal tovább bérbeadni nem képesek, köteleztetnek a bérletet azonnal felmondani s lakásukat az igazgatóság rendelkezésére bocsátani, mely a szabályszerű és szükség esetében hatósági bizonyítvánnyal igazolandó negyed, vagy félévi felmondási időre járó lakbért fizeti s a lakás időközbeni felhasználása iránt intézkedik.

A szabályszerűnél hosszabb felmondási időre a befizetése, beruházásokért pedig kárpótlás nem igényelhető.

Ha az áthelyezett új állomási helyén természetbeni lakást nem kap, neki az ezen állomáshelyre rendszeresített lakbérilletmény azon naptól kezdve fizetendő, mely napon áthelyeztetéséről értesítve lett.

A büntetésből, vagy saját kérelme folytán áthelyezett, a bérben bírt lakás elhagyása indokából kárpótlásra, vagyis arra, hogy a felmondási időre járó bért helyette az igazgatóság fizesse, igénnyel nem bír; sőt az esetben, ha addig lakbért élvezett, új állomásán pedig természetbeni lakást nyer, az előre felvett lakbér aránylagos hányadát visszatéríteni köteleztetik.

10. §.

Igény további negyedévi lakbérre, nyugdíjazás vagy halál esetén.

A nyugalomba lépő alkalmazottaknak, valamint az (alkalmazottaknak) özvegyeinek és kiskorú árváinak a legközelebbi negyed alkalmával esedékes lakbérrészlet még kijár.

Amennyiben pedig az ilyen alkalmazottak természetbeni lakás élvezetében vannak, értök illetőleg utódaik az igazgatóság kívánságára azonnal kiüríteni tartoznak, kárpótlásul azonban egy negyed évi lakbérilletményt nyernek.

11. §.

Természetbeni lakásoknak át nem engedhetők. Kertek . Házszabályok.

A természetbeni lakások azon közegek által használandók, akik részére az igazgatóság által kijelöltettek. — Az utóbbiaknak előlegesen kinyerendő engedélye nélkül a lakások akár bér melletti, akár ingyenes használatra, részben sem engedhető másoknak át.

A természetbeni lakások közül esetleg előforduló kertek és egyéb fekvőségek a lakások rendes és elválaszthatatlan tartozékát nem képezik s az igazgatóság külön rendelkezése alá tartoznak.

A természetbeni lakások fentartására és átadására nézve az ez érdemben fenálló házszabályok intézkednek.

12. §.

Napidíjak; Belföldön.

A rendes lak és működési helyről való hivatalos távoliét egész tartama alatt hivatalnokok, gyakornokok és szolgák az I. és illetőleg II. alatt föntebb mellékelt táblázatokban megállapított napidijat élveznek.

Helyettesítések, vagy kiküldetések alkalmával a rendes díjon vagy béren kívül az első 14 napra díjnokoknak az utolsó hivatalnoki rangfokozat napidíja, napszámosoknak pedig bérök fele folyósíttatik, a 14 nap leforgása után, úgy a díjnok, mint a napszámos áthelyezőnek tekintik s napidíjat továbbra nem élvez.

A vonatkísérő és mozdonyszemélyzetre nézve az alábbi következő külön határozmányok érvényesek.

13. §.

Külföldön

Az osztrák-magyar birodalom határain kívül eső hivatalos utazások és tartózkodások idejére az osztrák értékű bankjegyekben megállapított napidíjak 5 aranyban számíthatók fel.

14. §.

Megszabás.

12—24 óráig tartó távoliét esetére egész napi, 6—12 (kizárólag) óráig tartó távoliét esetére pedig fél napidíj számítható.

24 órán túl terjedő távoliét esetében minden 24 óra után az egész napidíj, ha az 6 órát meghalad, a megelőző pontban foglalt szabály szerint egy további egész, vagy fél napidíj jár, a távoliét a használt vonat elindulás idejével kezdődik s visszatérésre használt vonat megérkeztével végződik, oly megszorítással, hogy 24 órán belül két fél, vagyis egy egész napidíjnál több, egy hónapban pedig több napidíj fel nem számítható, mint ahány nap az illető hónapban van.

15. §.

Kivételes napidíj felszámítás.

Családos hivatalnokok és szolgáknak egész, nőtlen és saját háztartásával nem bíró hivatalnokok és szolgáknak pedig fél napi díják engedélyeztetnek azon esetben is, ha számukra rendelt természetbeni lakást saját hibájukon kívül azonnal használatba nem veszik. Az akadály megszűntével megszűnik a jog is, ezen díjak felszámítására.

16. §.

Napidíj felszámítás helyben.

Ha a központ hivatalnokai a budapesti állomáson, vagy főműhelyben megszakítás nélkül 12 órán át kiküldetésben, vagy helyettesítésben szolgálatot tesznek, ez estben annyiszor fél napidíjat élveznek.

17. §.

Szabad utazás a saját pályán.

Az igazgatóság üzletében álló vonalakon történő hivatalos utazások alkalmával az alkalmazottak szabadjegyekkel láttatnak el. A hivatalnokok, gyakornokok és díjnokok a VII. sz. utasítás határozmánya szerint az I. illetőleg II. a szolgák ellenben III. osztály használatára jogosítvák.

18. §.

Idegen pályákon és gőzhajókon.

Idegen pályákon vagy gőzhajókon történő szolgálati utazások alkalmával a felmutatandó hivatalos pénztári elismervények szerint tényleg fizetett menetdíjak visszatéríttetnek.

Idegen pályákon az első és második rangfokozatú hivatalnok az I-s5, a többi rangfokozatú hivatalnokok, gyakornokok és díjnokok pedig a II-ik, a szolgák ellenben kivétel nélkül III-ik kocsiosztály használatára jogosítvák.

Gőzhajókon a hivatalnokok, gyakornokok és díjnokok az I., a szolgák pedig II., kocsiosztályt használhatják.

19. §.

Kocsibérek felszámítása.

a.) helyben és a pálya mentén.

Hivatalos kiküldetések és utazások alkalmából a díjszabásszerű kocsibérek (mellékilletmények nélkül) felszámíthatók.

1. Budapesten, ha a városban teendő út menet jövet összevéve 4 kilométernél hosszabb,

2. az elutazás és visszaérkezés alkalmával a lakásról a pályaudvarba és megfordított irányban,

3 .egyes állomásokról a helységekbe és vissza, meghálás, vagy étkezés indokából, ha vagy az egyik, vagy a másikra az állomáson alkalom nincsen.

b. *külföldön.*

4. Bécsben, Prágában és külföldi városokban érkezés és elutazáskor, valamint a kiküldetés teljesítésében szükséges menetek alkalmával.

20. §.

Oly helyeken, melyeken két és egyfogatú bérkocsik állanak rendelkezésre, a három alsóbb rangfokozatba sorozott hivatalnokok, gyakornokok és díjnokok csak az utóbbiak bérét számíthatják fel. Ha pedig az út társaskocsin, vagy lóvonatú vasúton is megtehető, a most említett alkalmazottak, csak ezen forgalmi eszközök díját számíthatják fel.

A 19. §. 3-ik pontja alatt említett esetben fuvarköltség csak akkor számítható fel, ha a távolság az állomás és a helység székháza közt legalább két kilométerre rúg, s ha rendes bérkocsik rendelkezésére nem állanak, két kilométeren túl minden egyes menetért 1 frt. 7.5 kilométeren túl, pedig minden megkezdett kilométer után további 20 krajcár számítható fuvarköltség fejében fel.

21. §.

Szolgáknak fuvarköltség csak kivételesen jár.

A szolgaszemélyzet fuvarköltség megtérítésére igény nem tarthat, hacsak ilyennek felszámítására esetről-esetre fel nem hatalmaztatott.

22. §.

Gyalogutak után számítható km. pénz.

A közutakon kocsin, vagy pályán gyalog teendő hivatalos menetek alkalmára, a hivatalnokoknak kilóméterpénz jár és pedig minden megkezdett kilométer után 20 krajcár.

23. §.

Útiszámlák.

A napidíjakról és fuvarköltségekről kiállított útiszámlákon a megbízatás keltének és tárgyának megjelölése mellett, az elindulás és visszaérkezés napja, valamint a használt vonat elindulási és illetőleg érkezési ideje is mindenkor pontosan kiteendő és a közvetlen szolgálati főnök által bizonyítandó.

24. §.

Utazási átalány.

A külső szolgálatnál alkalmazott azon hivatalnokok, kiknek a részükre kijelölt vonal, vagy vonalrész időkinti gyakori beutazása,

hivatalos feladatuk lényeges részét képezi, az ezen feladatuk teljesítésében különben felhasználható napidíjak és fuvarköltségek helyett utazási átalányt élveznek, melyek a fenforgó viszonyokhoz képest, tekintettel az utazások tartama és gyakoriságára, valamint az ezek alkalmával felmerülhető költségek kisebb-nagyobb mérvére stb. esetről-esetre állapíttatik meg.

Ha az ily utazási átalányt élvező hivatalnokok a szolgálat érdeke által utazva, vagy felsőbb intézkedés folytán megszabott hatáskörén kívül tesz ideiglenes szolgálatot, vagy utazást, ezen hivatalos távolléte idejére a szabályszerű napidíjakat és fuvarköltségeket felszámíthatja ugyan, tartozik azonban az utazási átalánynak ezen időre eső aránylagos részét levonás utján a felszámított napidíjakból visszatérítem. Hasonló visszatérítésnek van helye, azon időtartamra nézve is, mely alatt az illető hivatalnok beteg vagy szabadságon van.

25. §.

Küóméter és órapénzek.

A vonatkísérő és mozdonyszemélyzet rendes illetményein kívül az alább következő módozatok és megszabás szerint úgynevezett kilométer és órapénzt is élvez, mely a más szolgálatbeli alkalmazottak által hasonló esetekben felszámítható napidíjak pótlására van rendelve, ilyenekkel együtt tehát rendszerint fel nem számítható.

26. §.

Kilóméter és órapénzek.

A szolgálattétel minősége	A menet és órapénzek kiszámítására szolgáló egység.	Völgypálya			Hegyipálya		
		mozdony vezető	fűtők I	fűtők II	mozdony vezető	fűtők I	fűtők II
		krajczár osztrák értékben					
Gyors és személy vonatok	kilométer	1·0	0·6	0·4	1·2	0·8	0·5
Vegyes vonatok	„	1·3	0·8	0·6	1·5	1·0	0·7
Teher és munkás vonatok	„	1·5	1·0	0·8	1·8	1·3	1·0
Üres menetek	„	1·0	0·6	0·4	1·0	0·6	0·4
Hideg menetek	„	0·5	0·5	0·3	0·5	0·5	0·3
Munkavonat	óra	7	5	3	7	5	3
Tolatás	„	8	4	—	8	4	—
Gőztartás	„	4	2	—	4	2	—

B.) a vonatkísérő személyzet számára:

A szolgálattétel minősége	A felszámítás egység tétele.	vonat-vezető	podgyász kalauz	vizsgáló	fékező
		o ért. krajczár			
Gyors és személyvonatoknál	kilóméter	0·5	0·5	0·4	0·4
Vegyes vonatoknál	„	0·8	0·8	0·7	0·5
Tehervonatoknál	„	1·1	—	—	0·7
Munkavonatoknál	óra	6	—	—	4

27. §.

A fönebbi táblázatokban megszabott kilóméter és órapénzek oly szolgálati menetek után, melyek alatt a vonatkísérő és mozdonyszemélyzet tényleg szolgálatot nem tett, hanem mint utas használta a vonatot fel nem számíthatók.

Ha a fűtői szolgálatot csak egy fűtő teljesíti, akkor ezt az I. fűtő részére előírt kilóméterpénz illeti meg.

Ha egy mozdonyhoz két fűtő osztatik be, ezek közül csak egyik élvezheti az I. fűtőt megillető kilométer pénzt.

Ha mozdonyvezető tanonczok a vizsgára készülésük alkalmával a vezető felügyelete alatt járnak, a II. fűtő részére megállapított kilóméterpénzben részesülnek.

Ha a mozdonyfelvigyázók kivételesen mozdonyvezetői szolgálatot tesznek, ugyanazon mellékilletékekre tarthatnak igényt, melyeket az általuk helyettesített mozdonyvezetők nyertek volna.

Aki a vonatszolgálatnál valamely magasabb fizetésű közeget helyettesít, az ez utóbbit megillető kilóméter és órapénzekre tarthat igényt. — Hasonlólag a vonatszolgálatnál alkalmazott segédmunkásokat is azon kilométer és órapénzek illetik meg, melyek az általuk végzett vonatszolgálattal járnak.

Előfogatoknál és tolómozdonyoknál azon vonal kilóméterpénzre veendő számítási alapúi, melynek a mozdony előfogatúl, vagy tolatására szolgált.

A vonatok közlekedése alkalmával az egyes állomásokon eszközölt tolatások után csak az esetben számítható fel, ha a tolatás 20 percnél tovább tartott.

A munka és kavics vonatoknál, vagy hóeke meneteknél kilóméterpénz helyett órapénz számítható fel, ha ez a személyzetre nézve előnyösebb.

28. §.

Mikor számíthat napidíjat fel a vonatkísérő és mozdonyszemélyzet is.

Ha a vonatkísérő és mozdonyszemélyzet valamely lakhelyen kívül eső állomáson időzni kényszerül s ezen időzés alatt bármely oknál fogva laktanyában el nem helyezhető félnapidíjat, 8 órát meghaladó időzés után pedig teljes napidíjat számíthat fel. — Ha a személyzet laktanyában helyeztetik el, napidíjat csak az esetben számíthat fel, ha az időzés 24 óráinál tovább tart.

Az állomási, illetőleg fűtőházi főnökök a személyzet szolgálati könyvecskéjében azt, hogy laktanya nem használtatott, mindenkor bizonyítani tartozik. Munka-, vagy kavicsvonatoknál, valamint hóeke meneteknél a fönebbi pont alatt megállapított kiszabás szerint napidíjak szintén számíthatók. Ha azonban ily alkalmakkor, vagy rendkívüli események következtében valamint a helyettesítés czéljából történt kiküldetések esetében, távoliét 3 napnál tovább tart, a távoliét egész tartamára a megszolgált kilométer, vagy órapénzeken kívül teljes napidíjak számíthatók fel.

Ujonan belépő, vagy áthelyzetett mozdonyvezetők, midőn a vonal megismerése czéljából utaznak, kilométerpénz helyett, távollétük tartamához képest fél napidíjat számíthatnak fel.

Azon mozdonyszemélyzet, mely új mozdonyt rendeltetése helyére, vagy valamely mozdonyt egyik vonalról a másikra elszállít kilóméterpénz helyett távolléte tartamára teljes napidíjban részesül.

29. §.

A vonatkísérő és mozdony személyzet napidíjainak megszabása.

Az évi fizetéssel alkalmazott vonatkísérő és mozdonyszemélyzet napidíja alatt a II. táblázatban megállapított napidíjak értetnek.

A napidíjat élvező vizsgált mozdonyvezető tanoncok, ha vezetői szolgálatot tesznek, valamint hasonló napi illetményt élvező vonatvezetők naponta 1 frt. 50 kr., a vizsgát még nem tett tanonczok, fűtők, málházók és fékezők ellenben naponta lfrt. 20 kr. napidíjat élveznek.

30. §.

Költözési átalányok.

Az áthelyezések indokából történő költözésekkel járó alább részletesen is megjelölt kiadások fedezésére az alkalmazottaknak az I. és II. sz. a. mellékelt táblázatban egyszersmindenkorra megszabott „költözési átalányok“ utalványoztatnak.

Ezen átalányokra igénnyel nem bírnak mindazok, kik saját kérelmükre, vagy büntetésből helyeztetnek át.

A megszabott átalány egész összege azonban csak az esetben

jár ki, ha az átköltözés a központból, vagy a központba, egyik vonalról idegen pályákon át, a másikra, vagy ugyanazon vonalon egyik állomásról és magánlakásból a másik állomásra s magánlakásba történik. Az utóbbi esetben, ha a költözés természetbeni lakásból történik magánlakásba, vagy megfordítva, az általánynak csak háromnegyed része, ha pedig természetbeni lakásból ismét természetbeni lakásba, vagy ugyanazon állomáson természetbeni lakásból magánlakásba, vagy megfordítva történik a költözködési átalányoknak csak fele jár ki.

Az átalány negyedrésze fizettetik ki az esetben, ha az átköltözködés ugyanazon pályaudvaron egyik természetbeni lakásból a másikba történik.

Pályaőröknek, ha átköltözködésükhöz vonatot nem használnak az átalánynak csak fele fizettetik ki.

31. §.

Az államvasutak saját vonalain átköltözők családjuk s holmijukkal együtt díjmentesen szállíttatnak.

Ha az átköltözés részben idegen pályán át történik s ezen pálya igazgatósága kedvezményt nem adott, a felmutatandó pénztári elismervények és fuvarlevelekkel igazolt tényleges szállítási kiadások külön megtéríttetnek .

Ezen kiadások megtérítésére a saját kérelmük folytán, vagy büntetésből áthelyezettek nem számíthatnak.

A saját és idegen pályákon használható kocsiosztály a 17 és 18 §. ban van előírva.

Az átköltözési tárgyak csak, mint teherszállítmány adhatók fel szállítási határidő és a valódi érték biztosítása mellett.

Minden átkötözésnél oly szállítások, melyek az intézet terhére esnek, ennek szállítási eszközeivel — amennyiben ilyenek léteznek — hajtandó végre és magánszállítók közvetítése kerülendő.

32. §.

A költözési átalány a bútoroknak csomagolásával azoknak a pályához, vagy viszont való szállításával járó költségek s azon apróbb kiadások fedezésére van rendelve, mellyekkel az átköltözés rendszerint összekötve van.

Az átköltözési tényleges útonlét tartamára az alkalmazottak a részükre megszabott napidíjat felszámíthatják; e felszámítás azonban a 15. §.-ban előrelátott esetben a megérkezés idején túl is terjedhet.

A kinevezést nyert egyének állásuk elfoglalása alkalmával költözési átalányban nem részesülnek, családtagjaik és holmijukkal együtt

33. §.

azonban az államvasutak vonalain díjmentesen szállíttatnak az esetben, ha a szabad menetre és szállításra szóló utalványok kiszolgáltatásáért idejekorán folyamodtak, a fizetett díjak visszafizetésére igényt nem tarthatnak.

Helyettesítések alkalmával az illetmények nem változnak.

Helyettesítések alkalmából az illetmények változást nem szen-

34. §.

vednek. Ha azonban a helyettesítő által ideiglenesen ellátott állással működési pótlék gyanánt, a helyettesített működési pótlékának megfelelő összeg utalványoztatik.

Napidíjak felszámítása iránt a 12. §. intézkedik.

Az évi fizetések működési és személyi pótlékok utólagos esedékes havi részletekben, a lakbérilletmények ellenben negyedévi előleges s pedig mindenkor január 31-én, április 30-án, julius és október

35. §.

Az illetmények folyósítása.

31-én esedékes részletekben fizettetnek.

A pályaorvosok, gyakornokok, kezelőnők és napidíjasok illetménye szintén havonként utólagosan fizettetik. — A bérlajstromokban elszámolandó napszámosok keresményének kifizetésére nézve fenálló külön fizetési utasítás mérvadó.

Az illetmények élvezetére való jogosultság kezdete.

Kinevezéseknél az illetmények élvezetére való igény mindenkor a szolgálat tényleges megkezdése napjától kezdődik s ennélfogva a lakbérilletmények csak azon hányada szolgáltatók ki, mely a három

36. §.

havi időszak még le nem járt, részére esik.

Előléptetések esetében a magasabb illetmények az előlépés napját követő hó 1—től, a magasabb lakbér azonban csak a következő évnegyedtől kezdve jár.

A fizetések és mellékilletmények a rendes időnél korábban ki nem szolgáltathatók s azokra rendszerint előlegek sem adhatók. Szolgálati kötelességeinek minden tekintetben megfelelő olyan végleges alkalmazottaknak azonban, kik önhibájukon kívül betegség, családi

37. §.

Előlegek.

vagy vagyoni csapások folytán szőrűit anyagi helyzetbe jutnak s Is ezt orvosi, vagy más hiteles bizonyítványokkal igazolni képesek,

az igazgatóság saját belátása szerint egy, két, vagy kivételesen három havi fizetésükkel feléró előlegeket kamat felszámítása nélkül kiszolgáltathat a következő feltételek és módozatok mellett.

1. kiszolgáltatott összes előlegek a 30.000 frtot meg nem haladhatják.

2. A nyert előleg, tekintet nélkül magasságra s a levonásoktól ment járandóságokra, rendszerint legfeljebb tizenkét egyenlő s megszakítás nélkül fizetendő havi részletben visszatérítendő. — Különös tekintetet érdemlő viszonyok fenforgása esetében, mindazonáltal az igazgatóság kivételesen hosszabb törlesztési határidőt is engedélyezhet, az azonban 20 hónapnál tovább semmi esetre sem terjedhet.

3. Mielőtt a nyert előleg visszatérítve nincsen, új előleg semmi szín alatt s még akkor sem engedélyezhető, ha az új előlegből a korábbi előleg hátraléka egy összegben levonatnék is.

4. Oly alkalmazottak, kiknek fizetése bírói foglalással terhelve van, előleget csak az esetben nyerhetnek, ha az előleg a foglalással biztosított hitelező kielégítésére fordíttatik s erre következésképen a fizetésnek a foglalás alóli felmentésre elégséges is.

5. Az előleget nyert alkalmazott elhalálozása idejében még törlesztetlen részietek az özvegy, vagy árváknak kijáró végkielégítés vagy nyugdíjélvezményböl be nem hajthatók.

Ideiglenesen alkalmazottak, valamint gyakornokok és díjnokok egy havi illetményükkel felérő előleget rendkívüli esetben szintén nyerhetnek, ha véglegesen alkalmazottak köréből elfogadható kezest állítanak.

38. §.

Szabadságolás esetén az illetmények szabályozása.

Szabadságolás esetében, ha a szabadság nem betegség, vagy vagy a védkötelezettség teljesíthetése indokából kéretik és engedélyeztetik, a rendes illetmények csak 6 hét tartamára folyósítatnak, ha azomban a szabadság már eredetileg hosszabb időre engedélyeztetett, vagy utólagosan terjesztett hosszabb időre ki, a következő további hat hét tartamára — a lakbérilletmény változatlan meghagyása mellett — a rendes fizetésnek csak fele folyósíttatik. Három hónál tovább tartó szabadság esetében az összes illetmények a hivatalos működés újabbi megkezdése napjáig teljesen beszüntetnek. — A nyugdíj intézet tagjai az alapszabályszerű járulékokat ezen idő alatt is rendesen befizetni köteleztetnek.

A rendkívüli illetmények a szabadság megkezdése napjával beszüntettetnek.

Azon időre, míg a fönnebbiek szerint a lakbér kifizettetik, a természetbeni lakás is meghagyatik, 3 hó letelte után tehát a természetbeni lakás kiürítendő.

Gyakornokok, díjnokok, kezelőnők, vagy rendszeresített állást betöltő napszámosok szabadságoltatás esetén illetményükre rendszerint igényt nem tarthatnak. Különös méltánylást érdemlő esetekben azonban az igazgatóság 8 napig tedjedhető szabadság időre a nápidíjak élvezetét meghagyhatja.

39. §.

A védkötelezettséget teljesítő egyének részére folyósítható illetmények.

A védkötelezettségek teljesítése indokából történő szabadságolások tartamára az illetmények folyósításának kérdése következőleg szabályoztatik:

I. *Végleges alkalmazottakra nézve.*

Végleges alkalmazott hivatalnokok és szolgák ha

a. a közös hadsereghez vagy honvédséghez 3 évre besoroztatnak távozásuk alkalmával egy havi fizetést és negyedévi lakbért, visszajövetelük alkalmával, pedig a rendes illetményeken kívül azonnal egy havi fizetést kaphatnak:

b. a hadseregbe egy év tartamára önkéntesen lépnek be, illetményeik ezen időre teljesen beszüntetnek, kivéve ha szabad idejüket ezen egy év tartama alatt is a szolgálati teendők ellátására használják fel, mely esetben fél fizetésük s amennyiben a laktanyán kívül laknak, egész lakbérük folyósítatik.

c. hadgyakorlatra hivatnak be, ezek tartamára, ha nősek, egész fizetésük és lakbérük, ha pedig nőtlenek a félfizetés és lakbér folyósíttatik.

Keresetképtelen és vagyontalan szülőket, vagy testvéreket saját háztartásukban eltartó nőtlen alkalmazottak egyenlő elbánásban részesülnek.

d. mozgósítás esetén az illetmények a megelőző c. pont alatt megszabott módon folyósítatnak.

e. háború esetén a felmentésben hivatalosan nem részesül alkalmazottak egy havi fizetést s a legközelebbi negyedre kijáró lakbért kapják, s ha a szolgálatba visszatérnek, lakbérilletményük mellett egy havi fizetésük is azonnal utalványoztatik.

II. Ideiglenesen alkalmazott hivatalnokok és szolgák a végleges alkalmazottakkal egyenlő elbánásban részesíttetnek.

III. Gyakornokok, díjnokok és rendszeresített állást betöltő

napszámos — szolgáknak, ha védkötelezettségük teljesítése indokából a szolgálatból távozni kényszerülnek s erre szabadságot nyertek, távozásukkor, valamint visszajövetelükkor fél-fél havi illetményt fizettetik ki.

40. §.

A katonai szolgálatban töltött szabadság idő egész tartama alatt a nyugdíjalaphoz való járulékok még akkor is rendesen fizetendők, ha az évi fizetés a pályaszolgálatból való távoliét idejére részben, vagy egészben beszüntettetett.

A járulékok a betegsegélyzőalaphoz a távoliét tartama alatt nem fizettetnek, ugyanazért a szabadságolt tagok távollétük alatt az alapból semminemű kedvezmény sem igényelhetnek.

41. §.

Az illetmények szabályozása betegség esetében.

Hosszabb ideig tartó betegség tartama alatt s indokából az alkalmazottak következő elbánásban részesülnek:

Ha szolgálatképtelenséget oly belső, vagy külső sérülés okozta, mely valamely alkalmazottat a pályaorvos lelkiismeretes bizonyítása szerint nyilván a szolgálat teljesítése következtében érte, ez esetben az illetőnek az állandó illetmények mindaddig kifizettetnek, míg fel nem gyógyul, vagy egyébként szabályszerű eljárásban nem részesíttettik. Ha azonban a körülmények, vagy a szemtanúk által kétségen kívül helyezve van, hogy a sérülést az illetőnek saját nagyobb fokú vigyázatlansága okozta, ez esetben azt csak az alábbi következő elbánásra tarthat igényt.

A fönebbi esettől eltekintve, az alkalmazottaknak az alkalmazás minősége szerint különböző elbánás biztosíttatik és pedig

a. azon végleges minőségű alkalmazottak, kik az m. kir. államvasutak szolgálatában már 4 év óta állanak, szakadatlanul tartó, vagy rövid időközök által megszakított folytonos betegség esetén, a teljes illetmények egy évig kifizettetnek. Az egy év leforgása után pedig, feltétlenül beszüntettetnek és irányukban azon eljárás követtetik, mely a szolgálatból felmondás melletti elbocsájtás esetére a 43 §.-ban szabályozva van.

b. azon végleges minőségű alkalmazottak, kik az m. kir. államvasutak szolgálatában teljes 4 évet még be nem töltötték, folytonos betegség esetében a teljes illetmények csak 6 hónapig folyósíttatnak s ezen idő lejártával feltétlenül beszüntettetnek. Ha a további 6 hó leforgása alatt az illető a főorvos által kiállítandó bizonyítvány sze-

rint ismét szolgálatképessé nem vált, ellenében szintén a föntebb idézett 43-ik §.-ban szabályzott eljárás fog követtetni.

c. Ideiglenes minőségben alkalmazottak betegség esetében csak 3 hónapig tarthatnak igényt illetményeik élvezetére ezen idő letelte után a 43 §.-ban szabályozott eljárásban részesülnek.

d. gyakornokok, díjnokok és rendszeresített állást betöltő napszámosok betegség esetén illetményeik élvezetében 14 napig hagyatnak meg, ezen idő letelte után a betegsegélyző egylet szabályai alá esnek. — Felgyógyulások esetében, amennyiben időközben felmentésük el nem határoztatott, illetményük a szolgálat megkezdése napjával újabban foly óvá tétetik.

42. §.

Az illetmények szabályozása felfüggesztés esetén.

Felfüggesztés esetében, annak tartamára, nőtlen alkalmazottaknál a fizetés 2/3-a, nős, illetőleg családos alkalmazottaknál pedig a fizetés fele s minden mellékilletmény beszüntetik, a lakbér vagy természetbeni lakás élvezete azonban meghagyatik.

Ha a vizsgálat folyamán a felfüggesztett ártatlansága derül ki, illetményeinek visszatartott része utólag kiutalványoztatik s ártatlanságáról írásbeli elismerést nyer.

Ha ellenben a vizsgálat eredménye a szolgálat felmondását, vagy az elbocsájtást vonja maga után a visszatartott illetmények a pályaintézet javára esnek, a kiderített vétkesség enyébb büntetést maga után vonó eseteiben pedig a visszatartott illetmények egészben vagy részbeni kiszolgáltatása iránt az igazgatóság határoz.

Nem végleges minőségű alkalmazottaknak esetleges felfüggesztésük tartamára összes illetményeik beszüntettetnek s az igazgatóság külön elhatározásának maradt fentartva az illetmények egészbeni vagy részbeni utólagos folyósítás azon esetre, ha teljesen bűntelennek tűntek ki.

Ha valamely alkalmazott minden kétségen felül constatált vagy általa bevallott sikkasztás, vagy más közbűntény miatt, a felfüggesztéssel egyidejűleg a hatóságnak átadatik, vagy közvetlen ezáltal helyeztetik fogság alá: az illetmények az elzáratás napjával teljesen beszüntetnek. Hasonló eljárás követtetik az esetben is, ha valamely alkalmazott ellen csőd nyittatik.

43. §.

Az illetmények szabályozása le- vagy felmondás esetén.

Úgy a lemondás, valamint a felmondás esetében, az összes illetmények a le-, illetőleg a felmondási határidők utolsó napjával, eset-

leg a tényleges felmentés, illetőleg kilépés napjával beszüntettetnek.

Ha a felmentés a le-, illetőleg felmondási határidők lejárta előtt következik be, az illetmények aszerint, amint a korábbi felmentést az alkalmazott maga kérte, avagy a hivatalból határoztatott el, az első esetben a tényleges kilépés, a második esetben pedig a határidő utolsó napjáig fizetendők.

Önkéntes lemondás esetében a lemondási határidő, esetleg a felmentés napján túlterjedőleg felvett lakbér részlet visszatérítendő.

A természetbeni lakások a felmentés napjával kiürítendők, azon alkalmazottaknak azonban, ki a le-, illetőleg felmondási határidő lejárta előtt hivatalból mentetik fel, az említett határidő utolsó napjáig a megfelelő lakbér fizetendő.

A szolgálati rendtartás 56 §. 4. pontja alatt említett felmondási esetben a felmondásban részesülő azon véglegesen alkalmazott hivatalnokok, kik szolgálati éveik számánál fogva nyugdíjra igényt még nem szereztek, a felmondási időre járó illetményeken kívül végkielégítésben részesülnek, amelynek mértéke a nyugdíjintézet által elismert szolgálati évek száma szerint szabatik meg, olyformán, hogy minden megkezdett szolgálati év után az évi fizetés fele fizettetik egyszersmindenkorra ki.

Ily végkielégítésre más, mint véglegesen alkalmazott hivatalnokok igényt nem tarthatnak. A le-, illetőleg felmondásnak hatálya iránt a nyugdíjalappal szemben fennálló jogokra nézve a nyugdíj intézeti szabályok intézkednek.

44. §.

Az illetmények szabályozása élbocsájtás esetéti.

Elbocsájtás esetén az illetmények azon nappal szüntettetnek be, mely nap az elbocsájtási okmányban, mint a szolgálati kötelék megszűnésének napja megjelölve van.

Ha az elbocsájtott egyén természetbeni lakás élvezetében van, abból az értesítés vétele után rögtön kiköltözni tartozik. Az elbocsátás kimondása előtt illetékes, felvett illetmények vissza nem követelhetek, kivéve azon egyedüli esetet, ha valamely alkalmazott az előlegesen fizetendő illetmények kézhezvétele után állását önkéntesen elhagyja, s az elbocsájtás kimondása ezen indokból határoztatik el.

Az elbocsátás következményei a nyugdíjalappal szemben fenálló jogokra nézve a nyugdíjintézeti szabályokban megállapítvák.

45. §.

Az illetmények szabályozása elhalálozás esetén

Elhalálozás esetében az illetmények azon nappal melyen a halál bekövetkezik, beszüntettetnek, az elhalt által illetékesen felvett elő-leges illetmények azonban vissza nem követelhetők.

Az elhalt alkalmazottak jogutódainak kezeihez úgy a még fel nem vett illetmények, valamint az elhaltnak a szolgálati rendtartás 55. §. -ban lemondás esetére megszabott határidőkre járó fizetése vagy napidíja fizettetik ki.

Ha az elhalt alkalmazott természetbeni lakással bírt, ezt hátra-maradt özvegy, vagy gyermekei az igazgatóság kívánságára azonnal kiüríteni tartoznak, mely esetben a folyó lakbérnegyed lejártáig esedékes lakbérilletmény részükre kiutalványoztatik.

Magyar kir. államvasutak

A magy. kir. államvasutak 1872. év augusztus hó 1-től fogva szabályozott személyzeti illetményeinek

Kimutatása

A) Hivatalnokok.

Rangfokozat	Osztály	Cím	Állandósított illetmények			Esetleges illetmények	
			fizetés	lakbér Budapest Zágráb	lakbér a vonalon	utazási átalány	napi díj
			forint oszt. értékben				
I	1	főfelügyelő	4000				
	2	vezértitkár	3600				
	3	szakosztályfőnök	3200	800	—	—	8·—
II	1	felügyelő	2800				
	2	ügyosztályfőnök	2500				
	3	forgalmifőnök	2200	600	400	800	6·—
III	1	főmérnök főpénztárnok	2000				
	2	titkár főellenőr főkönyvvivő	1800				
	3	állomásfőnök segédhivatali igazgató	1600	500	300	600	5·—
IV	1	mérnök ellenőr	1400				
	2	állomásfőnök fűtőházfőnök szertárgondnok	1300				
	3	segédtitkár üzlethivatalnok	1200	400	250	400	4·—
V	1	segédmérnök ellenőr	1100				
	2	állomásfőnök fűtőházfőnök szertárgondnok	1000				
	3	fogalmazó üzlethivatalnok számtiszt irodatiszt	900	300	200	360	3·—
VI	1	mérnökgyakornok állomásfőnök	800				
	2	szertárgondnok segédfogalmazó üzlethivatalnok	700				
	3	számtiszt távirász irodatiszt	600	200	150	300	2·—

B) Szolgák.

Rangfokozat	Osztály	Cím	Állandósított illetmények: fizetés	lakbér: Budapest Zágráb	lakbér: a vonalon	Esetleges illetmények: napidíj
			forint oszt. ért.			frt. kr.
I	1	művezető	1000			
	2	mozdonyfelvigyázó főkocsimester	900			
	3	főraktárnok	800	240	180	2·—
II	1	művezető mozdonyvezető kocsimester	700			
	2	szertárfelvigyázó főkalauz állomásfelvigyázó	600			
	3	pályafelvigyázó raktárnok házfelügyelő	520	180	120	1·80
III	1	mozdonyvezető szertárfelvigyázó kalauz	480			
	2	állomásfelvigyázó pályafelvigyázó raktárnok	450			
	3	kőnyomdász jegynyomó kapus hivatalszolga	420	150	100	1·50
IV	1	fűtő szertárfelvigyázó	360			
	2	fékező és málházó hivatalszolga	330			
	3	szivatyúőr váltóőr	300	120	80	1·30
V	1	váltóőr	270			
	2	pályaőr éjiőr	240			
	3	korlátőr kapuőr	210	100	60	1·—

Az igazgatóság:
Tolnay
7793 szhbz

A m. kir. államvaspályák igazgatótanácsa:
Weninger

Jóváhagyom *
Pesten 1872. évi junius 30-án
Tisza Lajos

* Az Országos Levéltárban található közm. és közl. ministerium 7793/1872 sz. ügyiratában levő szabályzat eredeti kéziratáról.

4. FEJEZET.

Felségfelterjesztés a Máv. új szervezete ügyében. — Kimutatások a szervezéssel kapcsolatos személyzet elhelyezéséről. — Tolnay Lajos a Máv. első igazgatója és elnökigazgatója. — Zichy József gróf közmunka- és közlekedési miniszter.

Felségfelterjesztés a Máv új szervezetének ügyében.

Legkegyelmesebb Úr!

A közmunka és közlekedési minisztérium legkegyelmesebben reám bízott vezetésének átvételével egyik kiváló feladatomnak tekintém a minisztérium s alattas közegeinek belső szervezetét és igazgatási rendszerét beható tanulmányozás után akként szabályozni, hogy a fennforgó közigazgatási hátrányok eltávolítása és az ügymenet kellő szabályozás után, az ország közgazdászati érdekei fontosságuknak megfelelő gonddal kezeltessenek; s a közigazgatás ezen ága úgy Cs. és apostoli kir. Felséged legmagasabb várakozásának, mint az állam érdekeinek megfeleljen.

Ezen törekvésem figyelemmel különösen az állami és magán vasúti építési, valamint az államvasuti üzleti ügyek felügyeletével, ellenőrzésével megbízott közegeim szervezetére irányoztak.

Az 1867-ben hivatali elődöm által megállapított rendszer szerint, úgy az állam költségén épülő vasutak építési vezényletét, mint a majdnem kivétel nélkül állami, segély, vagy kamatbiztosítás mellett létesülő magánvasutak építése feletti felügyeletet és ellenőrködést a m. k. vasúti építészeti igazgatóság meg a közforgalomnak már átadott államvasutakon szükséges pótépítkezés vezetését és felügyeletét, az ezen vonalak üzletét kezelő m. k. államvasúti üzleti igazgató-

ság s az ennek fölébehelyezett m. k. államvasutak igazgatótanácsa gyakorolta.

A vasútépítési ügyek kezelésének ezen rendszere folytán össze nem tartozó ügyek, úgymint egyfelől, magánvasutak építésének felügyelete és ellenőrzése, másfelől pedig az államköltségen folyamatba vett vasútépítések vezetése, egy és ugyanazon közeg alá helyeztettek, — míg oly ügyek, melyeknek kezelése összhangzatos működést és elvi egyöntetűséget kívánt volna, úgymint egyfelől a közforgalomnak már átadott állami vasutak üzlet, s az azokon előforduló gyakran nagy fontosságú pótépítkezések, másfelől az államköltségén még előállítandó, s a már fennálló állami hálózattal egybehangzóig, s következetesen létesítendő új vasútvonalak építése, üzleti berendezése és felterjesztése, egymástól szétválasztattak, s két különálló közeg által kezeltettek.

Ezen ügybeosztás és igazgatási rendszer hátrányai különösen a következőkben jelentkeztek:

1. Az állami vasúti vonalak a már megnyitott államvasutak üzleti s forgalmi igényeinek *kellő figyelembevétele nélkül építettek és szereltettek jel,* holott azok az államvasuti hálózatnak szerves kiegészítésére és kapcsolatos bővítésére voltak hivatva.

Nevezetesen a m. k. államvasutak üzleti igazgatósága a célszerű vasúti üzlet és igazgatás kívánalmát, s végül a már megnyitott vonalak forgalmánál szerzett tapasztalatok a vasutak építésénél kellő mérvben nem érvényesíthették, mert ez a két igazgatóságnak egymás irányában független volta mellett, csak hosszadalmas formaszerű írásbeli tárgyalások útján történhetett. Ezen eljárás pedig az ügymenetet, az államkincstár, s az építés érdekeinek veszélyeztetése mellett, nemcsak rendkívül lassította, de sok eseben az építkezés gyors elöhaladás mellett, az üzleti kívánalmak figyelembe vételét költségessé, sőt gyakorta lehetlenné tette.

2. Az államsegély, vagy kamatbiztosítás mellett épülő magánvasutak feletti felügyelet nem volt oly éber, mint az ezen építkezésekkel kapcsolatos nagy horderejű érdekek megkívánhatták volna, mert a m. k. vasúti építészeti igazgatóság az állami vasúti építések körüli teendőkkel lévén elsősorban elfoglalva, a magánvasutak építése feletti felügyeletre természetszerűen oly gondot, mint az előbb említett másik feladatra nem fordított.

3. A már forgalomnak átadott állami vasút vonalakon a forgalomnak örvendetes növekedése folytán szükséges és nem ritkán nagy fontosságú pótépítkezések vezetésére az államvasutak üzleti igazgató-

ságánál is: nagyobbszámú építési személyzetet kellett alkalmazni, mely miután a pótépítkezések szakadozottan, nem egyenlő mérvben fordulnak elő, kellőleg ki nem használtathatott.

Az állami és magán vasúti építési ügyek igazgatási rendszerének ezen hátrányait megszüntetendő, a m. k. pénzügyminiszterrel egyetértőig a m. k. vasúti építészeti igazgatóságot, mint ilyent megszüntettem s az állami vasúti építések vezetésével megbízott osztályát a m. k. államvasutak üzleti igazgatóságával „m. k. államvasutak igazgatósága“ nevezett alatt *egyesítem,* s ezen igazgatóságot, melynek összes alkalmazottjai *államhivatalnokok jellegével nem bírnak, felsőbb* fokban a bővített hatáskörrel felruházott igazgatótanács hatósága alá helyeztem, — az állami segélyt, vagy kamatbiztosítást nyert magánvasutak építési felügyeletével pedig a volt építészeti igazgatóság B. osztályát „m. k. vasút építészeti felügyelőség“ nevezett alatt, mint külön működő közeget bíztam meg.

Ezen újabb ügyfelosztás és igazgatási szervezet, melynek megfelelően a saját minisztériumom vasúti szakosztálya is kétféle választatott olykép, hogy az egyik most miniszteri tanácsos vezetése alatt az engedélyezett pályák ügyeit, másik pedig szintén egy miniszteri tanácsos vezetése alatt a m. k. államvasutak ügyeit látja el, a fennebbi hátrányokat lehetőleg mellőzi, mert az állam költségén készítendő új vonalak építése a már üzletben lévő államvasutak üzletének vezetésével megbízott közeg által közöltetvén, az üzlet kívánalmai a forgalom igényei, annak idején s teljes mérvben érvényesíthetők, mert az állami segély, vagy kamatbiztosítás mellett épülő magán vasutak feletti felügyeletet egy kizárólag ezen feladattal megbízott közeg a m. k. vasutépítészeti főfelügyelőség teljesíti, — mert végül a megnyitott államvasutakon szükségelt pótépítkezések vezetését és felügyeletét a fenállott építészeti igazgatóságnak már nevezett, az üzlet igazgatósággal egyesített építészeti személyzete is teljesítheti.

Ezen felül az újabbi szervezetnek még a következő előnyei is vannak:

1. A közforgalomnak már átadott vasutakon szükségelt pótépítkezések felügyelete és vezetése a fennforgó szükséghez képest az új államvasuti vonalak építésének vezetésével megbízott építési közegekre ruházható át s így a fennállott államvasút üzleti igazgatóság építési személyzetének költségei nagyrészben megtakaríthatók.

2. A fennállott m. k. vasúti építészeti igazgatóságnak műszaki személyzete, melynek bő alkalma lévén az építkezéseknél tapasztalatokat szerezni, megfelelő képzettséggel és gyakorlottsággal bír, — a

nagyobb fontosságú építkezések tervezésénél és felügyeleténél felhasználható.

3. Az új vonalak építésének ideje alatt alkalma lesz az építészeti személyzetnek részletesebb tájékozást szerezhetni azon kívánalmakról, melyek az üzlet és forgalom érdekében a vasutak építésénél számba veendők s ekként mellőzve lesz azon egyoldalúság, mely a vonalak építésénél a megnyitandó üzlet és forgalom kívánalmait figyelemre nem méltatva, gyakran csakis a gazdasági szempontokat tartotta szem előtt, minek folytán a költséges pótépítkezések szüksége állott be.

4. Előnye végül az újabb szervezetnek, hogy az állami vasút építések vezetése úgy, mint ez a már forgalomban lévő állami vasút vonalak üzlete felett eddig is történt, felsőbb fokban a m. k. államvasutak igazgatótanácsa a ministerium és az államvasutak üzleti igazgatósága közt fennálló közvetítő közeg őrködése alá hely eztethetik,s így az államvasutak igazgatótanácsa az államvasutak öszves ügykezelése, tehát a már megnyitott államvasuti vonalak üzletére, valamint a munkában lévő államvasut vonalak építésére, a vasutak ügykezelése érdekében öszvevágó közvetlen felügyeletet tarthat. Az államvasutak építési ügyének igazgatásában fenntebb részletezett változások nemkülönben az *államvasúti üzleti ügyek célszerű kezelésének érdekei,* — az államvasutak részére még 1871. évben felállított igazgatótanácsnak, az eddigi működése alatt szerzett tapasztalatok figyelembe vételével történő újabbi szervezését igényelvén, bátor vagyok e részben a pénzügyi, valamint a földművelés-, ipar- és kereskedelmi ministerekkel, egyetértőleg foganatba vett intézkedéseimről a következőkben hódolatteljes jelentésemet megtenni.

Az államvasutak igazgatótanácsának eddigi szervezete és működési köre ezen utasítás által szabályoztatok, melyet a pénzügyi és földművelés-, ipar- és kereskedelmi ministerekkel együttesen hivatalbeli elődöm állapított meg és amely utasításban úgy az érintett ministerek, mint a csupán saját tárcám körébe vágó ügyekre vonatkozó határozatok vétettek fel.

Ettől eltérőleg az igazgatótanács újabbi szervezésénél, annak részére két utasítás adatott ki, melyeknek egyike az igazgatótanács szervezetére, valamint működésére vonatkozó általános s‘ a kérdéses bárom ministeriumot különösen érdeklő, másodika pedig oly határozottakat foglal magában, melyek az igazgatótanács működési körét és a közmunka- és közlekedési minisztériumhoz viszonyát részletesen szabályozzák.

Az első utasításban lényegtelen eltérésektől eltekintve, ugyanazon határozmányok vannak felvéve, melyek a korábbi utasítás általános részében már bennfoglaltattak, míg a második vagyis az egyedül általam kiadott utasításban, a korábbi utasítás határozataitól részben eltérő s a szerzett tapasztalatok figyelembe vételével megállapított, részben oly határozatok is foglaltatnak, melyeknek felvétele az államvasutak építési és üzleti ügyeinek a fennebbiek értelmében történt egyesítése folytán mutatkoztak szükségeseknek.

Midőn ez újabbi utasítások egy-egy példányát a hódolatteljesen idezárom, különösen a következőket vélem kiemelendőknek.

Az igazgatótanács áll: egy elnökből, kit a közmunka és közlekedési minister nevez ki, további öt tagból u. m. pénzügyi ministerium egy kiküldöttéből, a közmunka és közlekedési minisztériumnak az államvasutak ügyeivel megbízott előadójából, a vasúti és hajózási főfelügyelőség főnökéből, végre két vasúti forgalmi vagy kereskedelmi ügyekben jártas és az állami közigazgatás keretén kívül álló független egyénekből, kiknek egyikét a közmunka- és közlekedési, másikát a keresedelmi minister nevezi ki.

Az igazgatótanács feladata arra ügyelni, hogy az államvasutak, valamint a gyárak rendesen és jól kezeltessenek, a pályák és gyárak jövedelmezősége lehetőleg fokoztassék s a mellett s közönség jogos és méltényos igényeinek is elég tétessék.

E célból az igazgatótanács a megszavazott és a ministerium által egyes tételeiben is megállapított költségvetés keretén belöl véleményez, illetőleg intézkedik minden az államvasutak építésére és kezelésére nem különben az államgyárak kezelésére vonatkozó ügyekben.

Az igazgatótanácsnak általam meghatározott hatáskörére nézve különösen felemlíthető, hogy az fel van hatalmazva.

a. az államvasutak, valamint az állami gyárak rendes üzleti költségvetését terhelő munkákat és szállításokat engedélyezni, a mennyiben azok 25.000 frtnyi értéket meg nem haladnak, feltéve, hogy az illető kiadási összeg költség előirányzatban fedezését találja, — hogy az illető szerződés — egy évnél nem hosszabb időre nyilvános árlejtés útján a legjutányosabb ajánlkozóval köttetik; ellenkező esetben minden 5000 frt-ot meghaladó szerződés jóváhagyás végett hozzám felterjesztendő.

b. az államvasutak és gyárak üzleti, valamint rendes és rendkívüli építési költségelőirányzatának öszveállítására vonatkozó javaslatokat s zárszámadások vizsgálatának eredményét felterjeszteni.

c. az államvasutak és gyárak három alsóbb rangfokozatú tisztviselőit kinevezni, előléptetni és elbocsájtani, bármelyik tisztviselő ellen fegyelmi vizsgálatot megindítani, részükre 6 hétig terjedő szabadság, 100 frt. erejéig jutalmat engedélyezni.

Mindazonáltal sürgős és el nem halasztható rendkívüli esetekben a midőn a kereskedelem az üzlet érdekeire veszélyes lehetne, vagy károkat okozhatna, az igazgatótanács a költségelőirányzat határain belül is intézkedhetik, köteles azonban ily esetekben idevágó határozatainak utólagos helybenhagyása céljából úgy a határozatot, mint az intézkedés sürgős voltát a közmunka- és közlekedési minisztériumhoz 48 óra alatt teendő jelentésében kimerítően s az adatok és körülmények teljes felsorolásával indokolni.

Az államvasutak igazgatótanácsa szervezetét és hatáskörét a fennebbiekben röviden vázolván, abbeli reménységemnek vagyok bátor kifejezést adni, hogy az igazgatótanácsnak ez újabban meghatározott működési köre mellett elérhető leend a felállításnál kitűzött cél, hogy t. i. egyrészt az államvasutak üzletének gyors, célszerű és egyszerűsített kezelése, az építkezések tökéletes és pontos végrehajtása a szükséges közvetlen ellenőrzés mellett lehetővé tehessék, másrészt pedig, hogy az államvasutak igazgatótanácsában egy oly közeg teremtessék, mely az államvasutak építési és üzleti ügyeivel behatóan foglalkozva a ministeriumok a szerzett tapasztalatok figyelembevételével célszerű s gyökeres reformokra vezető javaslatokat tegyen.

Midőn jelen hódolatteljes előterjesztésemben előadtam volna azon intézkedéseket, melyeket az állami- és magánvasuti építési, valamint az államvasuti. üzleti ügyeknek felügyeletét és ellenőrzését teljesítő közegeim szervezetére és működési körére, továbbá az érintett ügyek célszerű felosztására, illetőleg egyesítésre nézve az illetékes szakministeriumokkal egyetértőleg életbeléptettem s midőn végül jelen hódolatteljes előterjesztésem befejezéséül még felemlíteném, hogy az államvasutak építési és üzleti ügyeinek helyes és célszerű kezelése érdekében, az államvasutak igazgatótanácsának újabbi szervezésével egybefüggőleg és összhangzásba, a m. k. államvasuti igazgatóság hatáskörének s az igazgatótanácshozi viszonyának részletes és kimerítő szabályozását sürgős teendőim közé sorozandom: — bátor vagyok Cs. és apóst. kir. Felségedhez azon legalázatosabb, kérelemmel járulni, hogy tekintettel az elsorolt indokokra s tekintettel arra, hogy a kérdéses szervezési intézkedések által a f. é. költségvetési törvény 29 B. rendkívüli kiadások 11 címe alatt a vasúti építészeti igazgatóság részére megszavazott költségek túl nem lépet-

nek, a jövő évi költségelőirányzatnál pedig már az életbeléptetett szervezés vétetett figyelembe, kérdésben forgó intézkedéseimet, s nevezetesen a m. k. vasútépítészeti igazgatóságnak felosztását, — továbbá az állami költségen előállítandó vasutak építése feletti vezényletnek az államvasutak igazgatóságára történt átruházását, a rnagánvasutak építése feletti felügyeletet teljesítő vasúti építészeti igazgatósági osztálynak pedig „m. k. vasútépítészeti főfelügyelőség“ nevezett alatti önállósítását, — végre az államvasutak igazgatótanácsának újabbi szervezését legkegyelmesebben jóváhagyólag tudomásul venni méltóztatnék.

Mely legalázatosabb előterjesztésem elfogadása reményében a 1. f. elhatározás tervezetét hódolatteljesen idezárván, maradok és cs. és apóst. kir. Felségednek engedelmes és hű ministere.



II.

A 1. f. elhatározás tervezete.

Közmunka és közlekedési magyar ministerem előterjesztésére a m. k. vasúti építészeti igazgatóságnak felosztását, az államvasutak építési üzleti ügyeinek az újonnan szervezett „államvasutak igazgatóságára“ történt átruházását a magán vasutak építése feletti felügyelet gyakorlására pedig „m. k. vasúti építészeti főfelügyelőség“ nevezett alatt ez önálló szervezését, — végre az államvasutak igazgatótanácsának újabb szervezését tudomásul veszem. Kelt.

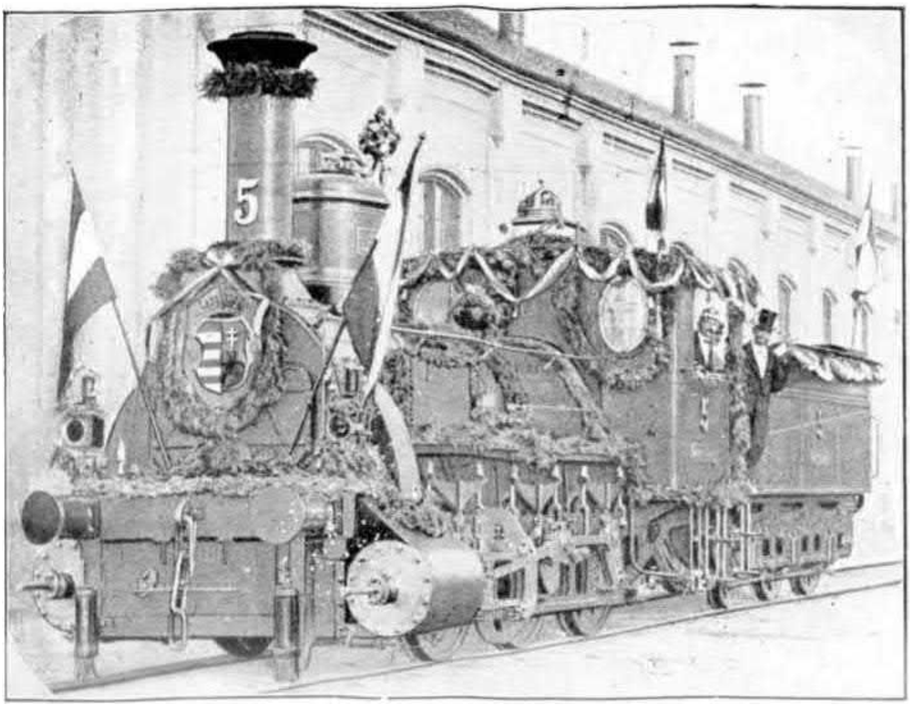
III.

Őfelsége személye körüli ministernek.

Az állami és magán vasúti építési, valamint az államvasúti üzleti ügynek felügyelete és ellenőrzése ügyében tett intézkedéseim tárgyában Ő cs. és apóst. kir. Felségéhez intézett hódolatteljes előterjesztésemet van szerencsém a. idezártan további szíves eljárás végett tisztelettel átküldeni.

Kelt Pesten, 1872. november 15-én.

Tisza Lajos



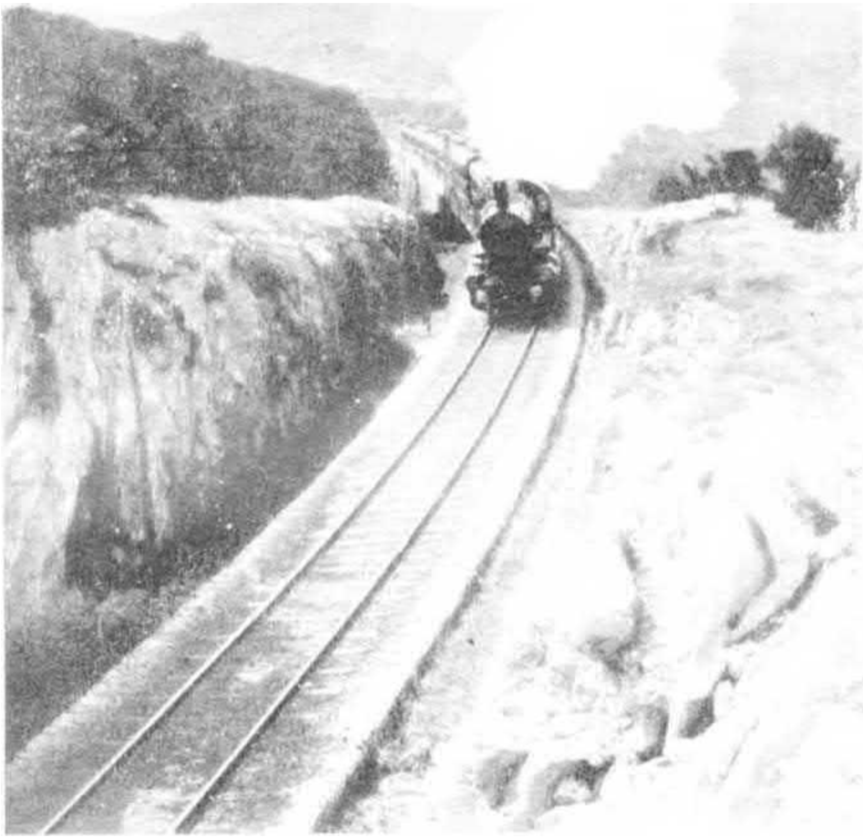
Egykorú fényképfelvétel. Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme.

I. Uvari vonat mozdony» 1872-bcn$_t$

amely 1872 május hó 8-án az Arad temesvári vonalon utazó uralkodó vonatját továbbította.

Az ország címerével, a magyar nemzeti lobogóval, a királyi koronával és zöld lombokkal díszített mozdony, a fűtőház területén várta az indulás idejét.

A mozdonyvezető jellegzetes fehérsávos sapkájában, amelyen ott díszlett már akkor is a közlekedés szinbóluma; szárnyaskerék, ilyen alkalmakkor a vonal forgalmi főnökének személyes felügyelete alatt, vezette a mozdonyt. Az üzletvezetőség képviselője, — amint látjuk — a kor divatja szerint ünnepi ruhában, cilinderrel tartózkodott a mozdonyon.



Erlélyi felvétele. Kain: „La Hongrie'

A fiumei vasút.

Plase állomás közelében gyorsvonat a karszton

Λ m. *kir. vasutépitészeti igazgatóság beleolvad a Máv. igazgatóságába.*

ad. 12702/872
közl.

NÉVJEGYZÉKE

azon műszaki tisztviselőknek és napidíjasoknak, kik a m. kir, vasútépítészeti igazgatóság A.) osztályához tartozván a m. kir. állampályák igazgatósághoz átvitetnek.)*

A osztály Államvasutak

	oszt	
Augusztin György	I	felügyelő
Bethlenfalvi Rezső	I	főmérnők
Lehner Adolf	III	„
Wohlfarth Ernő	III	„
Barm Lajos		kezelő

A I. Alépítmény

Brandtweiner Kálmán	II	mérnök
Huber Ágoston	III	„
Puml György	III	„
Straskraba Ede	III	„
Lutilszky Tivadar	III	„
Czekelius Aurél	I	segéd mér.
Bachl József	II	„ „
D' Elhungne Lénárd	II	„ „
Thaly Guido	III	„ „
Rákóczy Zoltán	III	„ „
Holl Jenő	II	mérn. gy.
Weninger Ferenc	II	„ „
Kriegs Nándor	II	„ „
Steiner Samu	II	„ „
Blum Gyula	II	„ „
Melczer Gusztáv	III	„ „
Münszberger Ferenc		műsz. díjn.
Smeringa Sándor		
Márk Károly		
Horváth Béla		
Gedeon Béla		
Konyovits Ferenc		
Dr. Gruber Kamilló		
Szacsek Károly		kez. díjn.

A II. Felépítmény.

	oszt	
Pohl Ottó	III	főmérnök
Kunwald Antal	III	„
Posdech Antal	III	mérnök
Carstensen Miklós	I	segéd mér.
Felföldy Béla	I	mérn. gy.
Bucsi József	II	„ „
Speidl Bódog	II	„ „
Kovácsy János	III	„ „
Beszedits Aladár		műsz. díjn.
Udrycky Károly		„ „
Gehring Ede		„ „
Virág Lajos		„ „
Schmidt Ferenc		távirász
Ilegyi Lajos		kez. díjn.

A III. Épületek

Rochlitz Gyula	III	felügyelő
Gunscher Antal	II	főmérnök
Bagen Albert	I	mérnök
Perner Gyula	I	„
Stielly Gyula	II	„
Feketeházy János	I	segéd mér.
Ulbrich Ármin	I	„ „
Pán József	III	„ „
Biberstein Lajos	I	mérn. gy.
Thull Rikárd		műsz. díjn.
Drasnyák Kálmán		„ „
Bredon Tivadar		„ „
Grün Lipót		„ „
Gervay Ödön		„ „
Rank Rezső		„ „

*) M. k. Országos Levéltár, közm.- és közl. m. 12702/1871. sz.

XV. Építkezési osztály
Körmöczbánya

	oszt	
Merth Lajos	III	főmérnök
Tucek Károly	II	mérnök
Róth Márk	II	„
Krenner Vilmos	III	„
Ulrich Antal	III	„
Stankovits Miklós	I	„
Bognár Ernő	II	segéd mér.
Röhm János		„ „
Kretschmár Nándor		műsz. díjn.
Krajnovich György		kez. díjn.

XVI. Építkezési osztál
Könmöczbányán

Ujváry Kálmán	I	mérnök
Prileszky Pál	I	segéd mér.
Holeček Antal	II	„ „
Fodor Gyula	III	„ „
Müller Károly	I	mérn. gy.
Márkus Tivadar		kez. díjn.

XXIII. Építkezési osztály
Zólyom—besztercebányai v. Zolyomban

Lakatos Gyula	1	segéd mér.
Kós Tamás	III	„ „

XVII. Építkezési osztály
Buda-pesti összek. pálya és Dunahíd Pesten

Huss Márton	III	felügyelő
Deák Mihály	iII	főmérnök
Gianone Adolf	I	mérnök
Münzberger Máfé	I	segéd mér.
Hradeczki Béla	I	„ „
Seefehlner Gyula	1	„ „
Kugler Mihály	I	„ „
Szily Jenő	II	mérn. gy.
Csányi László		kez. díjn.

XXII. Épétkezési osztály
füzesabony—egri vonal Egerben

Gaal Ede	III	mérnök
Gaál Samu	III	segéd mér.

XXIV. Epitkezési osztály
Hatvan-Jászberény-szolnoki v. Jászberényben

Olgyay Oszkár	III	főmérnök
Schandl Mihály	III	mérnök
Bernhardt József	III	„
Würth Pál	I	segéd mér.
Sebők Kálmán	II	„ „
Klenkhart István	III	„ „
Gyurász József		kez. díjn.

XIX. Építkezési osztály
bánréve—füleki vonal Feleden

	oszt	
Wimmer Vilmos	III	főmérnök
Malatinoszki Lajos	I	minist. m.
Wattay Béla	II	mérnök
Kiss Vendel	I	segéd mér.
Ladányi József	I	„ „
Kisházy Gyula	III	„ „
Pfeiffer Alajos	II	mérn. gy.
Gönczy Pál		kez. díjn.

XX. Építkezési osztály
bánréve-rozsnyó-dobsina Rozsnyón

Nádory Vilmos	III	főmérnök
Preismann Ernő	I	mérnök
Jámbor Sándor	I	segéd mér.
Smolka Raimund	I	„ „
Bende Andor	I	„ „
Szerelmey Miklós	III	„ „
Viola Flóris	I	mérn. gy.
Kuthy Béla	I	„ „
Perczel Sándor		kez. díjn.

XXI. Építkezési osztály
Feled Tiszolc Rimaszombaton

Munk Aladár	III	főmérnök
Krenner Godofréd	II	mérnök
Fletzer Ignácz	III	„
Báró Zornberg Károly	III	segéd mér.
Sztankóczy Mihály	III	„ „
Bendl Godofréd	III	„ „
Rohrbach Lipót		földmérő
Engl József		kez. díjn.

Magyar-erdély Moldva Oláhország
Összekötő vasutak

Egyik vonal
Brassótól a bodza szoroson át

Langhammer Győző	III	főmérnök
Dregály Boldizsár	III	mérnök
Halász kázmér	III	„
Pálmay Alajos	III	mérnök
Basa Gábor	III	„
Kovács Ákos	III	„
Markovič Mihály	II	mérn. gy.
Tischner Mór	III	„ „

Második vonal
Brassótól az ojtózi szoroson át

Angyal Dénes	I	mérnök
Engel Samu	III	„
Sisták Ármin	II	segéd mér.
Baranyai Géza	I	mérn. gy.
Czigler Gyula	I	„ „
Unger Emil	III	„ „

A IV. Forgalmi eszközök

	oszt	
Szentgyörgyi Elek	III	főmérnök
Vojček László	II	„
Lencz János		műsz. díjn.
Puhala Adolf		„ „

I. Felügyelőség
(Károlyváros—fiumei pálya) Károlyvároson

Lamprecht János	III	felügyelő
Eisenhuth Lajos	I	mérnök
Szilsák István	I	mérn. gy.
Radosevič Illés		kez. díjn.
Bajcetin Sándor		„ „

V. Építkezési osztály
Károlyvároson

Heythun Antal	III	főmérnök
Pauer János	I	mérnök
Fessler Antal	III	„
Szabó József	I	segéd mér.
Bognár Dávid	III	„ „
Kovács Gábor	I	mérn. gy.
László Gyula	II	„ „
Nymičič Sándor		kez. díjn.
Ljustina Dani		felvigyázó

VI. Építkezési osztály
Ogulinban

Kovačich Mihály	III	főmérnök
Klemenčic Nándor	II	mérnök
Vidoevič Péter	III	„
Koós Emil	III	„
Báró Benko Aladár	III	segéd mér.
Sántay Lajos	I	mérn. gy.
Gerlach Tódor		kez. díjn.
Kooss György		felvigyázó

Épületek vezénylő osztálya
Fiumében

Lovag Finetti János	II	főmérnök
Basarig Filibert	I	segéd mér.
Fras Lajos	III	„ „
Borényi József		kez. díjn.

II. Felügyelőség
salgótarján—ruttkai pálya Körmöcbányán

Tóth Károly	III	felügyelő
Busse Ernő	III	főmérnök
Fleischberger Vilmos	III	mérn. gy.
Tuszkó Nándor		kez. díjn.

VIII. Építkezési osztály
Lokvén

	oszt	
Schmidt Antal	II	főmérnök
Cuik Ágoston	II	mérnök
Kondor Bertalan	III	„
Glaván Mátyás	I	segéd mér.
Stern Albin	I	„ „
Herczig Tódor	I	„ „
Fluk Lajos	III	„ „
Cehmichen Nándor		földmérő
Mattich Jakab	II	mérn. gy.
Plese József		műsz. kez. díjn.
Narančič Márkus		felvigyázó

VIII. Építkezési osztály
Fiumében

Sbhusser József	I	mérnök
Sorgner Vilmos	II	„
Grüner György	III	„
Brada Károly	III	„
Maader Tivadar	III	„
Kunász Mátyás	I	segéd mér.
Seissl József	II	„ „
Sztoczek Miklós	I	mérn. gy.
Mitterwuzzer János		kez. díjn.
Strasser Ferenc		„ „
Vukovich István		felvigyázó
Zelernig Antal		„

XXV. Építkezési osztály
fiumei kikötő Fiumében

Nádory Nándor	III	főmérnök
Wilfán József	I	segéd mér.
Linzboth Ignátz	I	mérn. gy.
Pünkösty Ferenc	I	„ „
Walluschnig Antal		kez. tiszt
Lazzer Vilmoz		kez. díjn.
Stagni Sándor		felvigyázó

Épületek vezénylő osztálya
Körmöczbánya

Horny Dezső	II	főmérnök
Szász Pál	I	mérn. gy.
Matuschka Hubert		kez. díjn.

III. Felügyelőség
Gömöri ipari vaspályák Rimaszombatban

Fabriczy Kornél	I	főmérnök
Csillinger Ferenc	I	segéd mér.
Saárv Károly	II	„ „
Sümeghy Sándor	III	
Ambróczy Imre		kez. díjn.
Mohácsy Adolf		„ „

A hatvan-szolnoki vonal épületeinek vezénylő osztálya Szolnokon			
	oszt		
Söllner Ferenc	III	főmérnök	
Sáska Mihály	III	mérnök	
A selmec-garamberzencei vonak keskenyvágányú bányasasutnál Selmecen			
Herczog Ödön	I	mérnök	
Liehman Antal	III	segég mér.	
Oláh Gábor	III	„ „	
Steffens Ferenc	III	„ „	
Stiffson Emil		mérn. gy.	

Pest 15|7 1872

Tolnay sk.

Nagy János sk.
Aetl Ferenc sk.

Ennek a kimutatásnak eredeti példánya a m. kir. országos levéltárban a m. k. közm. és közl. miniszterium ad 12702|1872 sz ügyiratában található.

Név-

a m. kir. vasutépítészeti igazgatóság létszámából a m. kir. vasutépí-

B osztály az engedélyezett vaspályák állami felügyelete			B osztály az engedélyezett vaspályák állami felügyelete		
	oszt			oszt	
Nagy János	III	főfelügy.	Brandtweiner Mór	I	segéd mér.
Hegyi Zsigmond	II	felügyelő	Hauff Lajos	I	„
Kleblatt Nándor	II	„			
Szumrák Pál	I	főmérnök	Riedl Károly	II	mérn. gy.
Ludvigh Gyula	I	„	Graf Károly	II	„ „
Phoser Lipót	I	„			
Banovits Kajetán	II	„			
Gulácsi Kálmán	II	„	Brandenburg Károly		műsz. díjn.
Prokopovitsch Manó	II	„	Jäger Albert		„ „
Erdey Benedek	II	„	Czirony Miksa		„ „
Kaill Adolf	III	„	Menszár Lajos		tervtárn. és
Perczell Mór	III	„			any. sz. kez.
			Lippert József		ikt., kiadó
Robitsek Sándor	I	mérnök			
Wágner Gustáv	I	„			
Thaly Emil	II	„			
Veszter Gyula	II	„			
Grandl Sándor	III	„			
Riegersperger Ferenc	III	„	Bölcskövy György		kez. díjn.
Glück Bernát	III	„	Spanner Ferenc		„
Geiduschek Zsigmond	III	„	Ráday Antal		„

Ezzel kapcsolatban emlékezzünk meg azokról is, akik a *magyar királyi vasútépítészeti igazgatóságnak* 1868. évben történt alapításakor, — *mint legelsők, — ott szolgálatot teljesítettek.*

Igazgató: Thommen Achilles

Igazgatóhelyettes: *Pragen Vilmos* felügyelő, egyúttal a kormány költségén épített vasutak műszaki főfelügyelője (szül. Glückstadt Holstein). Az igazgatóság elnöki titkára: *Oetl Ferenc* miniszteri titkár, egyúttal irodaigazgató (született Budán).

Az állam által engedélyezett vaspályák fölötti felügyelet:

Gunesch Rezső műszaki felügyelő (született Bécsben).

jegyzéke

tészeti főfelügyelőséghez átveendő tisztviselőknek, s napidíjasoknak *

Külközegek				
Keleti pálya	Szontagh Titus	oszt II	mérnök	Gyulafehérvárott
	Böhm Ágoston	I	„	Medgyesen
	Zikes Márton	II	„	Segesvárott
	Könyves Tóth Mihály	I	„	Tordán
	Lóskay Miklós	II	„	Brassón
Nyugati pálya	Schubert Rezső	I	mérnök	Veszprémben
	Schmint Tivadar	I	„	Pápán
	Tech Iguác	II	„	Szombathelyen
Nyiregyháza-ungvári pálya	Makrai József	II	mérnök	Kis Váradon
Északkeleti pálya	Fucho Guido	II	mérnök	Kassán
	Fischer Márton	I	„	Huston
	Szentes Aurél	I	segéd mérnök	Szatmárt
	Moller Ferenc	I	„	Técsőn
	Boronkay György		„	S. A Ujhelyen
Eperjes-tarnovi pálya	Prehoffer Károly	I	mérnök	Eperjesen
I. magy. gácsországi p.	Bachmayer József	III	mérnök	Homonnán
Báttaszék-dombóvár zákányi pálya	Papik Gula	I	Segéd mérn.	Kaposvárott
	Valatin Tivadar	II	mérnök	Bonyhádon

Tolnay sk. Nagy János sk.

Oetl Ferenc sk.

* Eredetije a m. kir. Országos Levéltárban, a m. kir. közm. és közl. minisztérium ad 12702| 1872 sz. ügyiratában található.

Pénzkezelés és számvitel:

Szmekál József miniszteri számtanácsos (szül. Martonvásáron).

Jogviszonyok, földbeváltás:

Steiger Gyula dr. jogtudor, köz- és váltóügyvéd (szül. Szántó Abaúj m.). *Lőtt Gyula* (szül. Bécsben).

Főmérnökök: *Augusztin György* (szül. Zágráb). *Dopler Adolf* (szül. Prága). *Hegyi Zsigmond* (szül. Pápa) *Lechner József* (szül. Kaiser-Ebersdorf. Alsó-Ausztria). *Lokancic János* (szül. Sanct-Georgen Karniola). *Nagy János* (szül. Szotyor, Erdély).Napy *László* (szül. Pozsony). *Plauk János* (szül. Bécs).

Kikből állott a m. kir. vasutépitészeti igazgatóság segédszemélyzete?

Irodafőnök: csikdelnei Csathó Aurél (szül. Budán.)

Napidíjasok:

Csellágh Lajos (szül. Zólyom) 1 frt. 50
Deák Győző (sz. Tata) 2 frt.
Fehér Keresztély (sz. Győr) 3 frt.
Juszkó Nándor (sz. Körmöcb.) 1 frt. 50
Gruic Pál (sz.DoárHorvátorsz.) 2 frt. 50
Holles Pál (sz. Selmecb.) 2 frt.
Kaczander Dávid (sz. Miskolc) 2 frt.
Lehrne Antal (sz. Sárvár) 2 frt. 50
Lipert József (sz. Pest) 1 frt. 50
Mohácsy Adolf (szül. Hódász) 1 frt 50
Mraovic Emil (sz. Zágráb) 3 frt.
Nagy Sándor (sz. Szotyor) 2 frt. 50
Ozoray Árpád (sz. M. Kanizsa) 3 frt
Popelka Ede (sz. Pest) 2 frt.
Schmidt Lajos (sz. Pest) 1 frt. 50
kúti Storeczky F. (sz. Baracska) 2 frt
Szitár Ignác (sz. Pest) 2 frt.
Wajna Ö. (Mantova,Olaszorsz.) 2frt50.

Barabás Mihály
Bénák János
Buberl János
Babesch Ede
Flegel János
Gáspár Imre
Harrer Sándor
Jelenek Antal
Jelovschek János
Kereszt úry János
Klobucár Jakab

Tóth Péter
Weszetrgomby György
Zóbel József

Szolgák:**)

Oktál András
Pápay Károly
Perzsa Mihály
Bakics Orbán
Rigler József
Soháry György
Szabó János
Thiele Ferenc
Antal

**) A szolgák Pesten, a 30 frt. fizetésen felül havi 4 frt. ruházati és külön 4frt. szálláspénzt kaptak. M. K.Orsz. Levéltár, közm- és közl. min. 5598/1869. sz.

DUNASZENTGYÖRGYI TOLNAY LAJOS

valóságos belső titkos tanácsos,
a m. kir. államvasutak első elnökigazgatója.

Amerre egykor a számyaskerék népe őrt állt az utazó és szállító közönség élete és vagyona felett, amerre döbörögtek a büszke acélparipák: mindenütt igaz szeretettel és hódolattal gondoltak minden idők legnagyobbtudású és legmelegebbszívű Máv. elnökére: *Tolnay Lajosra.*

Húszesztendővel ezelőtt még élt. Ma már alig emlékeznek rá még vasutasok öregebbjei is. A fiatalok pedig talán azt sem tudják, hogy e világon létezett.

Több, mint ötven évvel ezelőtt hagyta itt a Mávot, jobban mondva fűrészelték el és 3000 forint nyugdíjat „élvezett“ az a férfiú, aki a kis állampályából nagy és tekintélyes államvasutakat varázsolt, a magyar nemzetnek pedig egész Európában tisztelt nevet szerzett.

Most, amikor működése már a történetitávlatba került, amikor a mellette és ellene nyilatkozók jóslásait, az idő megerősítette, vagy megcáfolta: álljunk meg egy percre és merítsünk tanulságot nagy Tolnay Lajos életéből.

Mérnök volt a legjavából. Szavai a magyar szivekre balzsamként hatottak. Mérnök volt, ki élettelen anyagokkal foglalkozott, de az anyag alsóbbrendűségének, a lelket, soha egyetlen percre sem rendelte alá.

Mérnök volt, egyszersmind nemes lelkében és megnyilvánulásaii jogász, ki rendületlen hitt az erkölcs íratlan törvényeinek isteni eredetében. Megelőzte korát és a legfelsőbb bírói fórumok ama megállapításait, hogy a *vasút nem csak üzleti vállalkozás, hanem állami jennállhatásunk szilárd oszlopa,* melyet az anyagi és erkölcsi kihasználás korhasztó szúja nem őrölhet meg: állami létünk veszedelme nélkül.

Tolnay Lajost fényesen igazolta az Idő. Talán ha Tolnay Lajos lett volna a vasút vezetője 1904. áprilisában, nem borult volna árnyék a vasutas lelkekre. A sors iróniája, hogy az édesfia, — mint Máv. elnök — kényszerült látni 1918-ban, hogy az összeomlott az a Nagyvasút, testestül-lelkestül, melyet apja tett naggyá. A fiú is az apjának sorsára jutott: *mást ültettek helyébe.* Tolnay Lajos élete nyitott könyvbe írt rejtély volt, mely mindenki előtt tárva nyitva állt, — de olvasni, csak az írástudók tudtak belőle.

A hatalmat és tekintélyt csak jelképileg adták neki. Ezt ő teremtette meg önmagának. Neki csak a méltóságot adták a (6000 frt fizetés és 16.000 frt. működési pótlék), dotáció mellé. Ez a hatalom: *a tudás és a szeretet hatalma* volt. Amikor egész Európa elismerte, a Német Vasutegylet technikai bizottságának elnöke volt, akkor. . . jöttek a fináncok és számolni akarták megtanítani a számok mesterét. Elvont okoskodások, asztal ide-odatologatások, oda- és visszaátszervezések cikk-cakkjának kifejlődését Tolnay, — mint orsz. képviselő, — isteni nyugalommal és a bölcsek derűjével nézte a képviselőházban, ahová a ferencvárosi kerület bizalmából került több cikluson át. De gondoskodtak arról is, hogy néha ő is nyilatkozhasson a sok, előttük még akkor nem elég világos ügyben. Nyilatkozott is, amire félhivatalos viszonválaszokat hírlapok útján kapott.

Tolnay elnöksége a Máv. történetében korszakot alkotott. Csak egyet nem lehetett eléggé csodálni, azt, hogy róla sem utcát nem neveztek el, sem a vasutasság szobrot nem állított mindmáig emlékének De még csak születésének százéves évfordulóján emléktáblát sem helyeztek szülőháza falára.

Ki volt Tolnay Lajos?

A tudás, szorgalom és becsület mintaképe. Tapintatos megértő, bölcs vezető. A m. kir. államvasutak megteremtője és első elnökigazgatója.

Tolnay Lajos 1837. május 31-én született Budapesten. Atyja ügyvéd, a Koburg-uradalom neves jogtanácsosa volt. A kis Lajos már 10 éves korában árvaságra jutott. Kiváló előadási képességét édesatyjától örökölte, mely ragyogó mérnöki pályáján, annyi dicsőséget szerzett neki. Középiskolai tanulmányai elvégzése után, a budai Polytechnikumra került. Teljesen be sem végezhette, mert 1857-ben besorozták katonának és az olasz harctérre vitték. Hősies magatartásáért őrmesterré léptették elő. Harc idején hidakat épített. Az itt



Egykorú fényképfelvétel. Aláírása a M. Kir. Orsz. Levéltárból.

Miklós Imre: A magyar vasutassá^ oknyomozó történelme.

Dunaszentgyörgyi TOLNAY LAJOS
a m. kir. államvasutak második igazgatója 1872—1884
és legelső elnöke 1884 —1885.

szerzett gyakorlatát, — a katonaságtól való megszabadulás után, — itthon érvényesítette. Befejezte tanulmányait, s mint mérnök az 1862-ben épülő *pest-losonci* vasút építésénél helyezkedett el. Tehát, a későbbi Máv. legelső vonalának építésében Tolnay Lajos mérnök is részt vett és itt gazdálkodás terén nagyon sokat tanult és tapasztalt. Ez a vasút már kezdetben pénzügyi nehézségekkel küzdött és csődbe is került. Tolnay innen 1865-ben a *kassa-oderbergi* vasúthoz szerződött, ahol csakhamar főmérnök lett. 1870. év végén 33 éves korában a *duna-drávai* vasút igazgatójává nevezték ki.

Ebben az évben a közlekedési minisztériumban válságok voltak. A tetőtől talpig gerinces magyar: *Gorove István* miniszter felfogásával nem egyezett meg az, hogy a vasútépítések ügye és legfőbb vezetése német emberek kezében legyen. Ezt a német szellemet Gorove miniszter olyképen változtatta át, hogy a vasutépítészeti igazgatóság: *Thommen Achilles* nevű vezetőjét kicserélte, az ízig-vérig magyar, kiváló mérnökkel: *Tolnay Lajossal.*

Alig tel el egy esztendő, 1872-ben már a *35 esztendős* Tolnay Lajos *a m. kir. államvasutak vezető-igazgatója* lett. Ennek története röviden a következő:

Amint tudjuk: magyar állam 1868-ban megváltotta *„a cs. kir. szab. magyar északi vasui“*-at, de a német vezetőség a megváltás után is a helyén maradt. *Stempf Károly* cs. tanácsos igazgató és *Voigt Károly* igazgatóhelyettes vezették a Máv-ot anélkül, hogy magyarul beszélni tudtak volna. Ezen segíteni kellett.

1870-ben, — mint helyettes-igazgatót, — teljes hatáskörrel *Horváth Alajos* főmérnököt rendelték Stempf mellé, aki Horváth mellett megúnta a hatástalanságot: 1871 október 10-én örök betegszabadságra ment. 1872. július 11. és 12-én a Máv. üzletigazgatósága, az állampályák igazgatótanácsa és a m. kir. vasutépítészeti igazgatósága ez utóbbi helységében — a közl. miniszter 1872. jún. 29-én kelt 7790/1872. sz. rendelete értelmében, — bizottsági ülést tartottak, melyen megállapították*), hogy a vasútépítészeti igazgatóság. A. osztálya beleolvadt a Máv. üzletigazgatóságába és együtt:

„M. kir. államvasutak üzletigazgatósága“

néven önállósul, míg a vasutépítészet B. osztálya, mint mellé rendelt

„M. kir. vasutépítészeti főfelügyelőség“

fog szerepelni, mely a társulati pályák építési felügyeletével bízatott meg.

*) Orsz. Levéltár, közm.- és közl. min. 7790/1872.

Tolnay Lajos nem *„bureau-chef“*-nek jött a Máv.-hoz. Neki nem csak vezetni kellett, hanem önálló vasúti politikát csinálni. Még pedig nemcsak elöljárói utasítás nélkül, hanem közlekedési minisztérium ellenére is.

Tolnay a Máv. honalapítója volt. Széchenyi élő szelleme. Amikor átvette a Máv vezetését, a Mávnak 400 km., de az országban már 5000 km. vasútvonal volt, mely, mint tarka-barka mozaik ahány, annyiféle magán, — idegen és családi érdeket szolgált. Koncessziós, szubvenciós, állami kamatgaranciás, sőt idegenszellemű vonalak. Ez a sok „nebántsvirág“ az 1867. évi többség szájaíze szerint gombamódra keletkezett: a közönség nem nagy könnyebbségére, de az országnak annál nagyobb terhére.

A gordiusi csomó megoldása tehát Tolnay Lajosra várt. Volt a magyar vasúthálózatban egy testestül-lelkestül idegen érdeket szolgáló *cs. k. szab. osztrák államvasut,* mely, minthogy a Nyugat fővonala volt: dirigálni akarta az egész magyar közlekedést. Tolnay Lajosnak kellett a kamatgaranciás vasutfoszlányok egyesítésére és az osztrák államvasút domináló szerepének megdöntésére összeszedni minden erejét. És csinált Tolnay Lajos olyan magyar vasúti politikár, amiről Kluger Auguszt és Baross Gábor akkor még álmodni sem igen mertek.

Tisza Kálmánnal meg is beszélte tervét, melynek eredménye az 1882 évi kiegyezés, melyben már az államosítást az osztr.—magyar állam"asut magyar vonalaira nézve 1895-től kezdve, biztosították.

Tolnay Lajos karaktere kemény, de a szíve puha volt. Azonban egyszer az ő szíve is megkeményedett. 1880-ban történt. Négyen utaztak éjjel Szegedre az említett osztrák államvasúttársaság egyik első osztályú fülkéjében. A kalauz belép, kéri az első úrtól a jegyet. Ez kihúz egy szürke szabadjegyet: az utas *Tolnay Lajos* volt. A kalauz feszesen tiszteleg. Utánna átnyújtja a második úr a piros színű szabadjegyét: ez *Komjáthy Béla* szegedi biztossági tanácsos. A kalauz ugyancsak tiszteleg. A harmadik úr nevetve nyújtja át a sárga szabadjegyét és kedélyesen hozzáteszi: *„Úgy látszik, ma már csak a szamarak jizetnek!“*... majd ijedten kér bocsánatot a kabát alól előtűnő negyedik utastól, aki mosolyogva mondja: *„Nem tesz semmit“*... és a zöld szabadjegyét átnyújtja a kalauznak. Ez volt Csacsádi. A kalauz elfelejtett zavarában tisztelegni, csak a fejét csóválta meg és behúzta maga után az ajtót.

Tolnay sóhajtott és nem szólt semmit. Ettől a naptól kezdve könnyebb volt a Máv-on jegyet váltani, mint jegyet kapni, mert amit

Tolnay később mondotta: *„NO az én vasutamon majd. nem fogtok ingyen utazni beste lelkek*

A „Bolond Istók“ című élclap az időben azt írta erről a szabadjegy beszüntetési esetről: „A kóbik pedig hiába sütögették utánna a revolvert, mert Tolnay Lajos vasútja olyan gyorsan halad, hogy a *sornaliszt* golyója utól nem éri.“

A szabadjegyek korlátozása előtt, a honatyák és rokonsága, sőt cselédsége is, még a Szent István napjára bevezetett kéjvonatokon is, ingyen utaztak Budapestre és vissza.

Tolnay Lajos elnöksége idején épült 1884. évben augusztus 16-án felavatott *budapesti,* (később „központi“, ma pedig a „keleti“ néven ismert) pályaudvar, melyet Rochlitz Gyula máv főfelügyelő tervei alapján építettek.

Tolnay Lajost — mint a történelem kiválóságait általában, — a nemzeti cél fontossága irányította minden tettében. A *tiszavidéki vasút* megszerzése, — nemzeti forgalmi politikánk kimagasló eseménye volt, — s ez Tolnay Lajos érdeme. Úgyszintén a *duna-drávai* vasút állami kezelésbevétele, a *pécsi vasút* biztosítása, a *pest-zimonyi* vasút megszavazása és az államvasút tökéletes *megmagyarodása:* a Máv és a magyar nemzet történelmében, Tolnay Lajos nevét a legszebb lapokra jegyezte fel.

A vasúti személyzet megértő atyja volt.*) Az általa tervezett szolgálati- és iletményszabályzatot csak rontani lehetett — javítani alig.

Eltávozása a Máv. éléről óriási megdöbbenést keltett országszerte. Tizenhárom esztendő, — melyet életéből Tolnay Lajos a m. kir. államvasutaknak szentelt, fölért egy emberélettel.

Elfűrészelték. Baross igen féltékeny volt rá. Fölmondani a Máv. legendás hősének: Tolnaynak 48 éves korában, veszélyesnek Ígérkezett. A németnyelvű újságok Tolnayt már piszkálni kezdték. Felülről pedig állandóan figyelmeztették, ha ismét meglepetést szerez, akkor személyesen teszik ezért, meg azért felelőssé. Kifogásolták a budapesti (keleti) p.u. építési költség többletét, melyről legkevésbbé •ő tehetett. „Ezer kocsit vett kölcsön, pedig voltak a Máv-nak is üreskocsijai“. „A vicinálishoz még felhasználható kicserélt sínek egész légióját tartalékolta és új sínek beszerzésére kért engedélyt“. Ezeket a vádakat Tolnay visszautasította. Erre egyik megkötött szerződését nagy pénzügyi áldozattal (tekintélyes bírság lefizetése árán is) ér-

*) 1. a 202. oldalon írt felterjesztését.

ványtelenítették.**) A cél: mindenáron megszabadulni Tolnay Lajos hatalmas irányító szellemétől.

Végül is Baross Gábor átszervezési javaslatával lehetetlenné tették Tolnay helyzetét. Ugyanis ez ideig csak a közmunka és közlekedési miniszterium-nak tartozott á Máv. elnöke jelentést tenni és a hatalom egykézben: Tolnay Lajos kezében volt. Baross javaslata szerint ezentúl a pénzügyminiszternek is előzetesen jelentést kell tenni a Máv. s vezetése pedig négy igazgató között osztandó fel.

Vagyis ezzel formálisan megszüntették Tolnay Lajos állását. Ettől várták a Máv. üzletmenetének felvirágzását. De ettől a költségesebb és terjengősebb adminisztrációtól az üzletmenet nem akart felvirágozni. Ezért volt szükséges egy év múlva a személyzet automatikus előléptetésének eltörlésére, 3 év múlva pedig a zónadíjszabás behozatalára, mely maga után vonta az osztrák—magyar államvasút vonalainak 5 évvel hamarább történő megváltását, hogy a zónadíjszabás oda is kiterjeszthető legyen.

Tisza Kálmán miniszterelnök kényes helyzetbe került, mert Tolnay és Baross álltak szembe egymással. 1885. december első felében, már a lapok tele voltak Tolnay Lajos távozásának eshetőségeivel. Baross javaslatát: Lukács Béla orsz. képviselő terjesztette elő, amit persze Tolnay megellenzett és fölutazott Bécsbe Tisza Kálmánhoz. De Tisza a boszniai okkupációs ügyben lekötelezettje volt Barossnak, ki saját népszerűségével védte őt. Tolnaynak nem volt más hátra, mint lemondani. Elfogadási időre 14 napi szabadságot kért és kapott, majd december 10-én kelt közl., min. 4130/1885. Eln. sz. leirattal a szóig. szab. 59. §. 3. pontja értelmében Kemény Gábor báró miniszter őszinte köszönetével, Tolnayt állásától felmentették és nyugdíjazták évi 3000 forinttal.

Megállapítjuk, hogy Tolnay Lajossal szegényebb lett a Máv.

Tolnay eltávozását az 1885. évi december 12-én kelt CXLVIII. sz. körlappal közölték a Máv. személyzetével. Az új szervezet csak a következő 1886. év május hó 26-án kibocsátott 20781. sz. ügyrend alapján lépett életbe, Lukács Béla újonnan kinevezett miniszteri tanácsos Máv. elnök igazgató vezetésével. Addig is a Máv. vezetését *Nagy László* alelnökre bízták.

Az ügyrend értelmében a pénzügyi osztály nemcsak könyvelési, hanem számvevőségi jogosítványt is kapott.

Ez volt az átszervezés gyakorlati haszna.

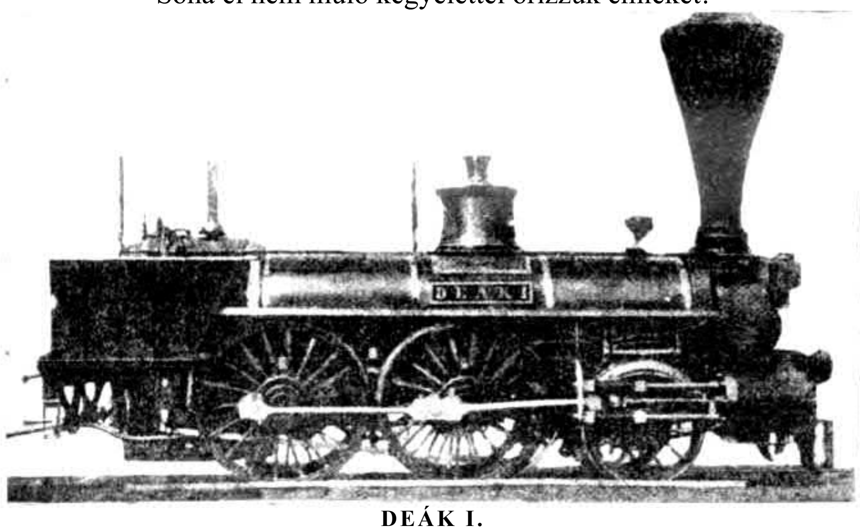
Tolnay és Baross ellentéte igen sok derűs pillanatot szerzett a

**) *Vasúti Hírlap:* 1886 április 24.

közönségnek. Pl: a „*Bolond Istók*“ egész képsorozatot hozott erről. Az egyik ilyen képen Tolnay Lajos, mint mozdonyvezető a pályán vele szembehaladó bősz bikát (Barosst) halálra gázolja.[1]) Amikor pedig Tolnay szemmelláthatóan megbukott, akkor Baross (a tótszerecsen) talicskája gázolta halálra Tolnayt.**)

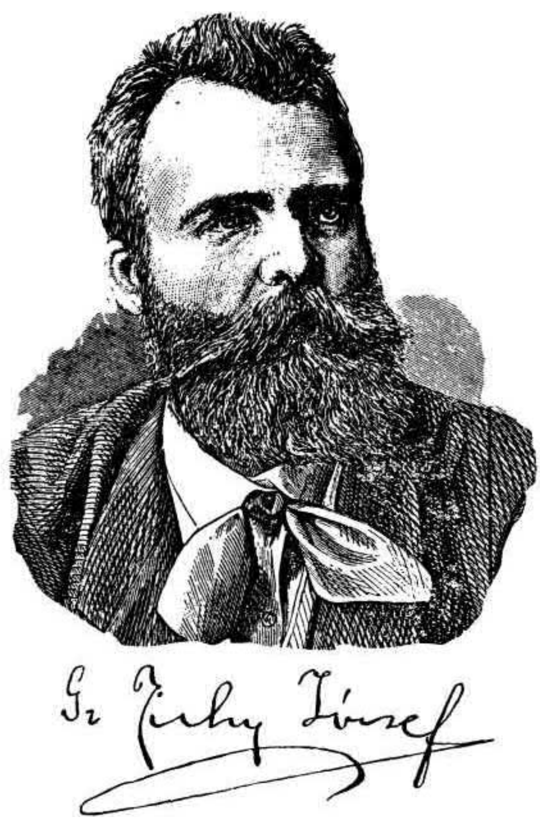
Tolnay Lajosnak a Máv-tól történt megválása után a Kaiser Ferdinánd-Nordbahn kínálta fel az igazgatói széket, de nem fogadta el. Ez évben már a „Magyar *Mérnök és Építész Egylet*“ elnökévé választották, (melynek Hollán Ernővel, az első elnökkel, alapító tagja, sőt megválasztott alelnöke volt***). Az elnöki tisztséget 6 éven át viselte. 1887-ben a szabadelvű párt a IX. kerületben orsz. képviselővé választotta. Több cikluson át képviselte a kerületet. 1910-ben a Székesfőváros közmunkatanácsának elnökhelyettese, 1913-ban pedig elnöke lett. 1914-ben vált meg ettől. A Szentkorona Országainak Vasutas Szövetsége is elnökévé választotta. Őfelségének belső titkos tanácsosa és számos magas kitüntetés birtokosa volt. 1918. év április 21-én 81 éves korában halt meg Budapesten. A kerepesi temetőben 45. tábla-7, sor 20. (Krajcsovics család sírboltjában) alussza örök álmát.

Soha el nem múló kegyelettel őrizzük emlékét!



DEÁK I.
az alkotmányos rend első mozdonya.

*) 1884. november 3G. 5. 1.
*¥) 1885. november 22. 5. 1.
***) Magyar Mérnök és Építész Egylet: „Technikai fejlődésünk története[4]* 55-56 1.
V. ö. „Nemzet“ 1885 december 19



ZICH! ÉS VÁSONKEÖI GRÓF ZICHY JÓZSEF DR,

valóságos belső titkos tanácsos, főrendiházi tag.

1872. december 5—1874. március 21-ig Földmívelési ipar és kereskedelmi miniszter, 1873. december 19—1875. március 2-ig közmunka-és közlekedésügyi miniszter.

Tisza Lajos lemondása után őfelsége Zichy József grófot nevezte ki közmunka- és közlekedési miniszterré a Szlávy József kabinetben. Zichy, e mellett még négy és fél hónapon át megtartotta a földmívelés, ipar- és kereskedelmi tárcát is. Fennti aláírása abból a miniszterelnökségi (Orsz. Levéltárban fekvő) ügyiratból való, amelyben a Szlávy kormány benyújtotta lemondását. A király 1874. március 21-én elfogadta a lemondást és a kormány alakítással Bittó Istvánt bízta meg. Zichy a földmívelési tárcát átengedte Bartal György-., nek, csupán a közmunka- és közlekedési tárca vezetését vállalta. A Bittó kormánnyal együtt távozott 1875. március 2-án. Tisza Kálmán kabinetjében már nem működött.

Ki volt Zichy József gróf?

Zichy József gróf Pozsonyban született 1841. november 13-án, a Révai nagy Lexikon szerint*) Vedrődön, a Pesti Napló szerint**) Pozsonyban halt meg 1924. november 11-én. Középiskoláit Pozsonyban, a jogot Bécsben végezte. Görög- és Törökországban, Kisázsiában, Palesztinában, Egyiptomban és a Földközi tengeren tett nagyobb tanulmányútról visszatérve a királyi Kúria szolgálatába állt, s ott munkálkodott 1865-ig. Ez évben képviselővé választották. Az alkotmány helyreállításakor a kereskedelmi minisztériumban osztálytanácsossá nevezte ki Gorove István miniszter.

1870-ben fiumei kormányzóvá, majd 1872. december 5-én földmívelési ipar- és kereskedelmi miniszterré nevezték ki, s mint ilyen 1873. december 19-től a közmunka- és közlekedési tárcát is elvállalta. Miniszterségének ideje alatt csupán 178 km. vasutat adtak át a forgalomnak, sőt az 1875. év arról nevezetes, hogy egyetlen vasút sem nyílt meg. Két vasúti törvényjavaslattal lépett a Ház elé. Az 1874. évi XXVII. te., mely a *Brassó-Predeál országhatár* 4 km. Máv. vonalát és az 1874. évi XXVIII te., mely az Osztrák-Magyar államvasúttársaság *Temesvár-Orsóvá* országhatárig terjedő vonalát engedélyezte. A magyar vasutasságot érdeklő jelentősebb esemény Zichy minisztersége alatt nem történt. 1889-ben pozsonyi, majd trencséni főispán lett. Minthogy Bánffy — Szilágyi és Wekerle liberális egyházpolitikájával nem értett egyet, a főispánságról lemondott, és ezentúl mint főrend a közlekedési bizottságban működött. A pozsonymegyei (nagyszombati járásban levő vedrődi) birtokára vonult viszsza, s ott halt meg 1924. november 11-én 83 éves korában.

Vasutasok a magyar nyelvért.

1875. február 21-én a Vigadó épületében egy ötös bizottság *(Perczel Mór, Radics Ákos, Fabriczky Kornél, Gyengő László, Nádory Nándor)* továbbá közfelkiáltással *Tolnay Lajos, Ludvigh Gyula, Kanovics Aladár, Nagy János, Lintner Imre, Hegedűs Károly, Laaber Mihály, Éjszaky Károly, Petényi Ottó* és *Czigly János* egy emlékiratot szerkesztettek, melynek tárgya ez volt: „Az állami nyelv érvényreemelése és a hazai szakerők jogosult igényeinek kielégítése a közlekedési vállalatoknál·1***)

Az emlékiratot a kormány elé juttatták.

*) 19 köt. 675. 1 M. o. helyesbítendő, csak 1874 III. 24-ig volt föld. min.

**) 1924. november 12. sz. V. ö. Pallas Nagy Lexikon 16. k. 1150. 1.

***) *„Központi vasúti és közl. közl.“* 1875. márc. 11-iki sz.

5. FEJEZET.

Péchy Tamás közmunka- és közlekedési miniszter — Seregszemle Magyarország valamennyi vasutasa fölött. — A vasutak története és az 1877. évben szolgálatban volt személyzet, név és beosztás szerint.

Ez a fejezet Péchy Tamás közmunka- és közlekedési miniszter korát eleveníti meg. Az egyetlen miniszterét, ki rengeteg munkája mellett törődött azzal is, hogy a jövő történetírója találjon adatokat a vasutas-múlt elfelejtett világában. Hieronymi Károly volt az államtitkára. Vörös László miniszteri fogalmazó pedig a jobbkeze. Ez a két kiváló vasutas —Péchy Tamás alatt — nemcsak a hivatalát töltötte be példás szorgalommal, hanem mindkettő minden percét, öntevékenyen feláldozta a magyar vasútügynek és a vasutasságnak.

Péchy Tamásnak, Hieronymi Károlynak és különösen Vörös Lászlónak köszönhetjük azt, hogy

hatvanesztendő távlatából ma

vasutaselődeink életrekelnek és megtarthatjuk a seregszemlét fölöttük.

Hieronymi Károly is, Vörös *László is feljutottak a zenithre: miniszterek lettek ott, ahol mint kis tisztviselők kezdték meg egykor a munkát. Itt csupán megemlékezünk róluk. De a szerény mű másik helyén munkás, példaadó életükről részletes beszámolót is tartunk.*

* * *



PÉCHUJFALÚSI PÉCHY TAMÁS

valóságos belső titkos tanácsos

1875 március 2-től—1880 április 24-ig

közmunka és köz ekedésügyi m. kir. miniszter

lemondása után a Képviselőház elnöke.

Több volt, mint miniszter: *ember* volt a szó nemesebb értelmében. Sőt ennél is több: *magyar* ember volt.

A fenkölt gondolkodású, póznélküli, puritán jellemű történelmi nagyok közül való, aki megbecsülte fajtáját, s a munkát és a leikével szerette a gerinces magyarokat. — Akik még élnek azok közül, kiknek megadatott, hogy alatta szolgálhassanak, — könnybelábbadt szemmel sóhajtják: *„Áldja meg az Isten haló porában is jó Péchy Tamást."* Talán, ha csupán Péchy Tamások lettek volna minisztereink, Árpád földje nem lenne idegen martalócok trianoni prédája. Magyar lenne itt a levegő! Támadták is érte az ország szívében magukat örökké „nemzetiségnek" érző „magyar állampolgárok", a *Neues*

Pester Journal, Pester Journal, Pester Lloyd és a *Politisches Volksblatt* hasábjain. Igaz meg is kapták a választ *„szakértő miniszter“* című vezércikkben György Endre orsz. képviselő tollából, mely a *„Vasúti és közlekedési közlöny“ 1879. december 7-iki* számában látott napvilágot. De a legméltóbb választ mégis akkor kapták meg, amikor Péchy Tamás fiatal magyar mérnökei bebizonyították, hogy tudásban és teljesítményben felette állanak az ideimportált cseh és német inzselléreknek, amikor megépítették a *pest-zimonyi* vonalat. A vonal megépítés már Ordódy Pál minisztersége alatt történt ugyan, de ezeket a fiatal magyar mérnököket Péchy Tamás válogatta össze és meghagyta áldottemlékű Ordódynak: „Pali *vigyázz az én nagyképességű fiatal mérnök-gárdámra!“* És ezek csodát műveltek.

Péchy Tamás 1829-ben született előkelő családjának abaúj-megyei Alsó-kázsmárkon levő birtokán. Nevelését a szülei házban a nagyképességű Lukács Pálra bízták. Középiskoláit Eperjesen és Sárospatakon végezte. Ez utóbbi helyen *Tompa Mihály* volt a nevelője. A virágregék nagy kertésze plántálta Péchy Tamás magyar leikébe a faj szeretet gyönyörű virágát, melynek álombaringató édes illata árad a történelem lapjairól, amikor *„jó Péchy Tamás“* áldott emlékét idézzük.

Még alig volt 20 éves, mikor Deák Ferenc figyelme ráterelődött ki maga elé vette az első magyar igazságügyminiszteriumba: tiszteletbeli fogalmozónak.

Az 1848—49-iki szabadságharcban vitézül harcolt. Ömagyságig vitte. Világos után akarata ellenére besorozták a császári hadseregbe, ahonnan 1853-ban szabadult meg.

1861-ben kezdte meg politikai szereplését, mint megyebizottsági tag. 1867-ben Abaúj vármegye alispánjává, 1868-ban pedig balközépi programmal a szikszói kerület képviselőjévé választották.

1875-ben a fúzió alkalmával csatlakozott a szabadelvű párthoz, ott előbb Báró Wenckheim Béla kabinetjében 1875 március 2-től, 1875 október 20-tól pedig Tisza Kálmán kabinetjében töltötte be a közmunka- és közlekedési tárcát 1880. április 24-ig.

Minisztersége alatt a Nagysurány-Ivánka, Ivánka-Nyitra úgynevezett „nyitravölgyi-vasút“ (1875. XLII. tc.) Arad-Pankota és Pankota-Borosjenő, úgynevezett „Arad-körösvidéki h. é. v. (1875. XLIV. te) Dálja-Bród (Máv.), Vukovár-Dunaparti szárny (Máv.) és Vrpolje-Samac (Máv.) és Összekötő Eszék felé (Máv.) 1877. XXVI. te. azonkívül az Ódálja-Űjdálja (Máv.) 1877: XXVII. te. és a Mezőtúr-Szarvas (T. V. V.) 1879, X. te. vasútvonalak törvényei kerültek

tető alá. Az ő minisztersége alatt épült 1877-ben a lebontott legelső magyar pályaudvar helyett száz méterrel hátrább a *Nyugati* p, *udvar* lásd. 120. illetve a 275. oldalon.)

1880-ban megvált a miniszteri széktől és minthogy Szlávy József (a korábbi miniszterelnök) ezidőben képviselőházi elnöki széke megüresedett (u. i. kinevezték közös pénzügyminiszternek) a képviselőház elnöki méltóságába Péchy Tamást emelték.

Amikor a közlekedési miniszteri tárcától megvált, őfelsége a következő legfelsőbb kéziratot intézte Péchyhez:

Kedves Péchy! Amidőn önt saját kérelme folytán a közmunka- és közlekedésügyi magyar miniszteri állásától ezennel kegyelemben felmentem, egyszersmind ezen minőségében *különösen a vasúti kérdések megoldása körül tanúsított sikeres és kitűnő tevékenységének elismeréséül, önnek a valóságos belső titkos tanácsosi méltóságot díjmentesen adományozom.*

Kelt Pécsben, 1880. évi április hó 14-én.

Ferenc *József* sk. *Tisza Kálmán* sk.

Péchy búcsúztatásán a közm.- és közl. minisztériumban, előbb Hieronymi államtitkár vezetésével a minisztérium tisztviselői, majd Tolnay Lajos Máv. főigazgató vezetésével a Máv személyzetének küldöttsége jelent meg.

A lélekbemarkoló két búcsúbeszédet az 1880. április 18-iki *„Vasúti közlekedési közlöny* szószerint leközölte. Amire Péchy így felelt: *„A haza jólétéért, mindenütt, mindenkor, mindenki mindent!“*

Megfontoltabb, bölcs és rátermettebb elnököt alig látott a Képviselőház Péchy Tamásnál. A fogyasztási adó, uzsoratörvény, „tiszaeszlári vérvád“ csendőrség felállítása, közoktatási reform és a fenyegető államcsőd (1885) minden vihara arra az időre esik, amikor Péchy Tamás isteni nyugalma mentette meg a felborulni készülő komoly helyzetet: az elnöki székből. A 3 éves ciklust is az ő idejében emelték fel 5-re. 1883-ban a vaskorona-rend I. osztályával tüntette ki őfelsége. Családi élete ideális volt. 1857-ben nősült. Anagymüveltségű Menszáros Albertinát vette nőül. Házasságukból több gyermek született.

1897. évben a parlamenti szünetben otthon üdült birtokán. Ez időben II. Vilmos német császár a tatai hadgyakorlatra jött el hozzánk. A császár látogatása izgalmában érkezett meg a hír, hogy Péchy Tamás 1897. szeptember 19-én elhúnyt. Alsó-Kázsmárkon a családi sírboltba temették szeptember 21-én.

Legyen áldott örökké emlékezete!

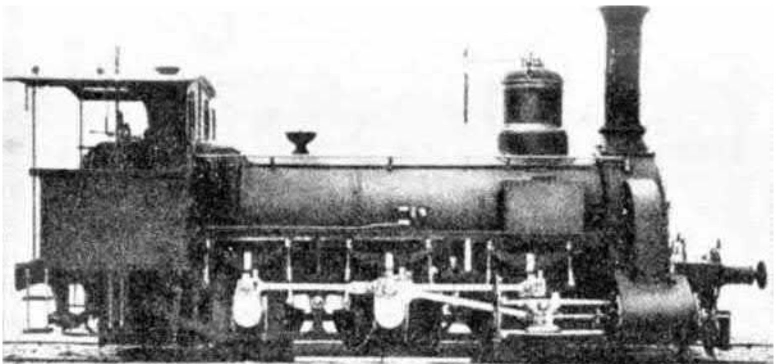
Péchy Tamás magyarosító szellemének hatása.

Amint láttuk, Péchy Tamás a magyar nyelv megerősödése érdekében mindent megtett. A miatt a pesti német lapok kikezdték. Eltávozása után, a vasúti lapok annál nagyobb energiával képviselték Péchy Tamás irányát és a tűzzel-vassal való magyarosítást sürgették a vasúton.

1880. június 17-én a *„V asúti és közlekedési k ö z lö n y " vezércikket írt: „Magyarosodjunk és magyarosítsunk" címmel. „R e m é l j ü k , hogy az államosítások alkalmával o k v e t l e n b ek ö vetke ző sze m é ly ze t apasztásánál ú g y központ, m in t a vonal m a g ya ru l n em tu d ó hivatalnokai el fognak távolíttatni". Új erők felvételét követelték. Majd pedig így folytatja a cikk: „Legyen egyszer vége a tűrhetetlen állapotnak. Le g y ü n k im m á r magyarok! A va su ta k n a g yh a ta lm a k a magyarosítás előmozdítására sokat tehetnek, csak akarni kell. Ma még a kereskedelem és a vállalat e hazában n e m egészen m agyar, de sok te k in te t ben tő lü n k függ, hogy azzá legyen.*

Hassunk oda m i is, hogy belássa m ár m in d e n vállalat, vállalkozó, kereskedő és iparos, hogy e hazában csak egy n y e l v e n lehet boldogulni és ez a m a g y a r t

E ... k.



A BUDAPESTI M. KIR. ÁLLAMI GÉPGYÁRBAN 1873-BAN KÉSZÜLT ELSŐ MOZDONY

SIEGL GYÖRGY-RENDSZERŰ TEHERVONATI MOZDONY.

Seregszemle

Magyarország valamennyi vasutasa fölült 1877-ik évben.

M. KIR. ÁLLAMVASUTAK.

Székhely: Budapest Sugárút 82 sz.

Czég: Magyar királyi államvasutak.

A magyar királyi államvasutak keletkezése és fejlődése gróf Mikó Imre közmunka- és közlekedési miniszter életrajzában van leírva. (Lásd a 162—164-ik oldalon).*

A jelentősebb Máv. vonalak megnyitását és az államosításokat külön kimutatásban fogjuk feltüntetni. Minthogy az államosításokat végrehajtó közlekedési miniszterek életrajzában ezeket külön is felsoroltuk, így az államvasutak keletkezésének és részletes történetének ismertetésétől helyhiány miatt, már csak azért is elkeli tekintenünk, mert az államvasutak nagy vonalhálózata az idők folyamán államosított és keletkezésében ismertetett magánvasutakból tevődött össze.

Megkezdjük tehát Magyarország valamennyi vasutasának bemulását az 1877-ik évben.

A m. k. államvasutak igazgatótanácsa.

Elnök: Hieronymi Károly, *államtitkárhelyettes a közm. és közl. m. k. minisztériumban. Rendes tagok:* Ribáry Sándor, *közm. és közl. m. k. ministeri tanácsos.* Langer Károly, *ministeri tanácsos a vas és haj. m. k. főfelügyelőség főnöke.* Záhorszky Kálmán, Csörgeö Gyula, *közm. és közl. m. k. ministeri osztálytanácsosok.* Dr. Matlekovits Sándor, *kereskedelemügyi m. k. ministeri tanácsos.* Köffinger Frigyes, Beretvás Endre *pénz· ügyministeri osztálytanácsosok.* Báró Podmanitzky Géza. *Póttagok:* őrgróf Pallavicini Ede *m. kir. pézügyndnisteri titkár.* Barvits Albin, *m. k vas. és haj. fiségi felügyelő.*

A gömöri iparvasutak igazgatótanácsa.

Elnök: Gróf Andrássy Manó, *a sajóvölgyi érdekeltség képviselője. Alánok:* Hieronymi Károly, a *kormány képviselője. Igazgató-tanácsosok:* Ribáry Sándor, Langer Károly, Köffinger Frigyes, Szemere Ödön, *a kor-*

*) és *„Miből lett a Máv“ c.* részben található a 177. oldalon.

mány képviselői. Gömöry János, Schmiedt Ottó, *a sajóvölgyi érdekeltség képviselői.* Návay Gyula, Miklovits Ferencz, *a rimavölgyi érdekeltség képviselői.*

Igazgatóság.

Tolnay Lajos, a vaskoronarend lovagja. *Igazgatóhelyettesek s vezérfelügyelők:* Horváth Alajos, Blaskovits Fridolin. *Jogtanácsos:* Somody József *pénzügyi tanácsos. Főorvos:* Dr. Csatári Grósz Lajos. *Főorvosi helyettes:* Dr. Sebes Károly.

I. Központ. Általános igazgatás. A) szakosztály. Vezértitkárság.

Vezértitkár: Czigly János. *Hivatalnok:* Dr. Reinitz Józef, *ügyvéd. Segédfogalmazó:* Kelemen János.

A I. ügyosztály. Titkárság.

Titkár s ügyosztályfőnök: Für Béla. *Titkárok:* Dr. Kiss János, Koós Ödön. *Segédtitkárok:* Debreczeny Rudolf, Kalmár Ernő. *Fogalmazók:* Imrei! János, Garas Albert, Dr. Mezey Lajos, Losonczy A., Lakatos Aladár. *Hivatalnokok:* Brunner Imre, Lichtblau Dezső, Bernát Isvtán, Polgár Mihály.

A II. ügyosztály. Központi iroda.

Iroda-igazgató: Schindler Rudolf. *Irattárnok:* Arléth Konrád. *Igtató:* Demartsik Alajos. *Irodatisztek:* Bendik József, Forstberg Vilmos, Fülöp József, Frumm Lajos, Selymes György, Debreczeny Lajos, Róka Béla, Gyöngyössy József, Holl Lajos.

6) szakosztály. Anyag és leltárkezelés.

Szakosztály: Főnök: Szarvassy György, *felügyelő.*

B I. ügyosztály. Anyagkezelés.

Felügyelő: Donhoffer Szilárd. *Ügyosztályfőnök:* Kalmár Imre, *főellenor. Főnök-helyettes:* Eperjesi Aringer János. *Mérnök:* Würth Pál. *Ellenőrök:* Havassy Antal, Molecz Lajos, Schlosser Imre. *Hivatalnokok:* Gedeon Márton, Kubinyi Zsigmond, Szűcs Gusztáv, Tomala Nándor, Medveczky István. *Mérnökgyakornok:* Szász Pál.

B II. ügyosztály. Leltár-kezelés.

Főnök-helyettes: Horváth Mór, *ellenőr. Mérnök:* Gál Ede. *Vizsgáló:* Szlafkay József. *Hivatalnokok:* Litzenmayer Flóris, Schmidt Győző, Hegyi Lajos, Kürthy Pál, Bernáth Mór, Arentschild Károly, Lön Rezső, Sándor Simon, Oppody Ágoston, Friedmann Ágoston, Götz Ferencz.

C) Üzleti szakosztály.

Szakosztályfőnök: Walther Ágoston, *vezérfelügyelő. Főnök-helyettesek:* Langer Bodog, Schober Albert, *főfelügyelők. Hivatalnok:* Lagler József.

C I. ügyosztály. Forgalom.

Ügyosztály főnök: Schuller Antal, *felügyelő. Főellenőr:* Grossmann Lajos. *Főmérnökök:* Tarafás József, Stielly Gyula. *Mérnökök:* Fuchs Guidó,

Fessler Antal, Sztankóczy Mihály. *Hivatalnokok:* Dömötör Károly, Biegler Frigyes, Megele Gyula, Spiró Emil, Krzepelka Károly, Oekonom György, Mezey Nándor, Nakovits György, Kobzinek János, Blondiau Lajos, Latinovits Mihály, Paulovits Imre, Kápolnay László.

C II. ügyosztály. Kereskedelem.

Ügyosztályfőnök: Tedesco Bernát, *főellenőr. Főnök-helyettes:* Góth Lajos, *főellenőr. Főmérnök:* Radich Ákos.*Ellenőr* Fellner Simon. *Hivatalnokok:* Voyna Ede, Gerhardt Gusztáv, Leykauf Károly, Kasztl Mór, Piufsich Imre, Darvay Károly, Spitz János.

C III. ügyosztály. Visszkereset.

Ügy osztály főnök: Zucker János, *feügyelő. Főellenőr:* Parducz János. *Ellenőrök:* Kovách Imre, Tonheiszer Nándor. *Hivatalnokok:* Sípos Emil, Lehr Benő, Lederer József, Hvirztkó Alajos, Zbell Elek, Völgyi Béla.

C VI. ügyosztály. Üzletellenőrség.

Ügyosztály főnök: Hegyi József, *felügyelő. Főnök-helyettes:* Berkovits Gábor. *Főellenőr:* Grosz Húgó, Gokeseh Lajos, Várkonyi István. *Ellenőrök:* Endrődy Árpád, Duschi Ferenc, Szentivány János, Doppler József. *Hivatalnokok:* Hradczky Béla, Zborovszky Endre, Poppel Lajos, Gruber János, Walther Gyula, StoLz István, Hállay Károly, Wrba Károly, Benke Elemér, Czapf Lajos, Zipszer Lajos, Pospesch Károly, Kiss József, Graffy Alajos, Rosen Bertalan, Schlager György, Kocsis Károly, Stolz Károly, Nagyfalusy Gyula, Schneider Arthur, Esch Gusztáv, Wallenfells Ivánffy Sándor, Rónay Emil, Vecsey Tivadar. *Segédmérnök:* Saáry Károly.

C V. ügyosztály. Tettleges ellenőrség.

Ügyosztály főnök: Mucek Károly, *felügyelő. Főnök-helyettes:* Pansipp Miklós, *főmérnök. Főellenőr:* Schwanda Károly. *Ellenőr:* Hoffmann Nándor. Róth Miksa. Blazsek Adolf, Preyer Ágoston. *Vizsgálók:* Balthazár József, Csordás István, Daróczy Rezső, Szwiderszky József, Tolnay Gedeon, Ocskay Gusztáv.

C VI. ügyosztály. Kiadások ellenőrsége.

Ügyosztály főnök: Tóth Károly, *felügyelő. Mérnök:* Kondor Berthold. *Segédmérnök:* Mózsa József. *Hivatalnokok:* Lindtner János, Kőibe István, Hoffmann Ödön, Chirke Vilmos, Noszlopy Miklós, Markovich Adolf.

C VII. ügyosztály. Vissztérítés.

Ügyosztályfőnök: Kun Adolf Károly, *főellenőr. Mérnök:* Szontágh Titusz. *Hivatalnokok:* Borhy János, Tokody Géza, Dömék Antal, Szabó Kálmán, Ribáry Nándor, Tonheiszer József, Kocsy Ignácz, Janitsek József, Bernáth Ferencz, Raffinger Sándor.

C VIII. ügyosztály. Távirdai szolgálat.

Ügyosztály főnök: Sandorf Károly, *főmérnök. Hivatalnok:* Stolmár Káoly.

D) szakosztály. Vonatmozgósítás és múhelyszolgálat.

Szakosztályfőnök: Verderber István, *felügyelő. Hivatalnokok:* Tarczalovits Antal, Kronstein Rezső. *Segédfogalmazó:* Prajner Imre.

D I. ügyosztály. Vonatmozgósítás.

Ügyosztályfőnök: Frocher Adolf, *felügyelő. Főmérnökök:* Kúnwald Antal, Hewerle Károly, Pick Tivadar, Veszter Árpád. *Mérnökök:* Abelesz Zsigmond, Engel Samu. *Segédmérnökök:* Kamarás Béla, Werneke Henrik, Unger Emil, Fallenbüchl Károly, Graff Károly, Glazovátz Mátyás, Folwarczny József, Göth Ede, Mauke Gusztáv, Schwendtner Sándor, Racher Imre, Pauka Mihály, Lövész Károly. *Mérnök-gyakornok:* Lazsánszky József.

D II. ügyosztály. Műhelyszolgálat.

Ügy osztály főnök: Wagner Károly, *felügyelő. Főmérnökök:* Beliczay Gyula, Szentgyörgyi Elek. *Mérnökök:* Müller János, Skertisch Imre, Peucker Frigyes, Gábel Ferencz. *Segédmérnök:* Steffens Ferencz. *Fogalmazó:* Szlgethy Bertalan. *Hivatalnokok:* Wik Antal, Kaszovits Sándor, Geiduschek Zsigmond, Kohn Ignácz, Lencz János. *Számtisztek:* Klinkárt Bódog, Töreky Dénes. *Mérnök-gyakornokok;* Török Sándor, Förster Nándor, Trosztler Vilmos.

E) szakosztály. Számosztály.

Szakosztályfőnök: Suján Ferencz, *főszámtanácsos. Főnök-helyettesek:* Koreny Ágoston, *főkönyvelő.* Lachmann György, *ministeri számtanácsos.*

E I. ügyosztály. Főkönyvvezetőség.

Főnök: Wührí Jákó, *főkönyvelő. Könyvelő:* Pinkás Zsigmond. *Ellenőr:* Kondor Károly. *Számtisztek:* Roháts Károly, Saly István, Puskás Lajos, Worbesz József, Schmidt Gyula II., Erneszt Miksa, Szontágh Mihály, Herwégh Géza, Válsz Géza.

E II. ügyosztály. Főpénztár.

Főpénztárnok: Szterelkó Gusztáv. *Ellenőr:* Pribék László. *Hivatalnok:* Hállay Ferencz. *Számtiszt:* Szenoner István.

E III. ügyosztály. Számfejtőség.

Ügyosztályfőnök: Róth Károly. *Ellenőrök:* Honig István, Brandt István, Styaszny Sándor. *Számtisztek:* Medveczky Aladár, Hajós Károly, Vuskits József, Piliczár Lajos, Rédl Salamon, Friedl Leodegárd, Petró Ferencz, Schmidt Gyula I., Czigl Imre, Angletta Arnold.

F) szakosztály. Építészet és pályafenntartás.

Szakosztályfőnök: Horváth Lajos, *főfelügyelő. Segédmérnök:* Tóth Márton.

Elnöki osztály. Főnök: Angyal Dénes, *főmérnök. Mérnök:* Pumb György. *Segédmérnök:* Bozóky Béla. *Hivatalnok:* Baranyi Sándor.

I. Vonalfelügyelőség. Osztályvezető: Novák Gusztáv, *főmérnök. Mérnökök:* Bognár Ernő, Trautner Ignácz.

II. Vonalfelügyelőség. Osztályveezető: Wachsmann Ferencz, *felügyelő. Főmérnök:* Szemler Mór. *Mérnök:* Ullrich Antal.

III. Vonalfelügyelőség. Osztályvezető: PohlOttó, *felügyelő. Főmérnök:* Görgey László. *Mérnök:* Halász Kázmér. *Segédmérnökök:* Baranyay Géza, Kovács Ferencz.

IV. *Vonalfelügyelőség. Osztályvezető:* Abel Nándor, *felügyelő. Főmérnök:* Krenosz Rudolf. *Mérnök:* Boros Jenő. *Segédmérnökök:* Stoczek Miklós, Neugebauer Viktor.

F I. ügyosztály. Műszaki számvevő, könyvelő és anyagszer-kezelési osztály.

Főnök: Skalka János, *felügyelő. Mérnök:* Zombory Pál. *Főmérnök:* Papp Zzigmond. *Mérnökök:* Hanák János, Szabó József, Hencz Géza, Ladányi József. *Segédmérnökök:* Jámbor Sándor, Lássák Ármin, Pálmay Alajos, Rákóczy Zoltán, Kozma György, Sümeghy Sándor. *Hivatalnokok:* Piskovszky János, Brandl Vincze, Láng Frigyes, Helvig Károly, Holzer Ede. *Mérnök-gyakornokok:* Hölzel Gusztáv, *Számtiszt:* Braun Jákó.

F II. ügyosztály. Műszaki osztály.

Szakosztályfőnök helyettes: Rochlitz Gyula, *felügyelő,* Ferencz József-rend lovagja. *Ügyosztály főnök-helyettes:* Pemer Gyula, *főmérnök. Mérnökök:* Huber Ágost, Feketeházy János, Carstensen Miklós, Ulbrich Ármin, Hauff Lajos. *Segédmérnökök:* Klenkhardt István, Speidl Bodog. *Hivatalnok:* Nagy Lajos.

I. Külszolgálat. Pályafentartás. I. északi vonal I. osztálymérnökség Budapesten. Osztálymérnök: Brandtweiner Kálmán. *Segédmérnök:* Cziegler Gyula.

II. osztálymérnökség. Aszódon. Osztály mérnök: Kniebeisz Sándor. *Segédmérnökök:* Horváth Géza, Bassa Sándor.

III. osztálymérnökség. Pásztón. Osztálymérnök: Münzberger Máté. *Segédmérnök*. Oláh Gábriel.

IV. osztálymérnökség. Losonczon. Osztályvezető-főmérnök: MéhesKároly. *Mérnök: Lázár Mór.*

V. *osztálymérnökség. Zólyomban. Osztálymérnök:* Hauser Jenő. *Selédmérnök:* Fodor Gyula.

VI. osztálymérnökség. Körmöczbányán. Osztályvezető-főmérnök: Alth Ottó. *Segédmérnök:* Böhm János.

VII. oszálymérnökség. Rutkán. Oszálymérnök: Krenner Vilmos. *Selédmérnök:* Freueregger Frigyes.

VIII. osztálymérnökség. Jászberényben. Osztálymérnök: Politka Jáíos. *Segédmérnök:* Záhorszky Kálmán.

IX. osztálymérnökésg. Füzes-Abonyban. Osztálymérnök: Müller Laos. *Segédmérnök:* Kipry Károly.

X. *osztálymérnökség. Miskolczon. Osztálymérnök:* Konrád János. *Segédmérnök:* Weichinger Lipót. *Mérnökgyakornok:* Szentmiklósi Dénes.

XI. osztálymérnökség. Rimaszombat. Osztálymérnök: Virágh Pál. *Segédmérnökök:* Czillinger Rerencz, Müller Károly.

XII. osztálymérnökség. Rozsnyón. Osztálymérnök: Dregaly Boldizsár. *Segédmérnök:* Abelesz Vilmos.

II. Déli vonal. XIII. osztálymérnökség. Zágrábban. Osztálymérnök: Pauer János. *Segédmrénök:* Bachl József. *Irodatiszt:* Kristanic József.

XIV. osztálymérnökség. Károlyvárosban. Osztálymérnök: Hegewald Henrik.

XV. *osztálymérnökség. Ogulinban. Osztálymérnök:* Bende Andor. *Segédmérnök:* Viola Flóris.

XVI. osztálymérnökség. Fuzinén. Osztálymérnök: Fölföldy Béla. *Segédmérnök:* Hőke Kálmán.

XVII. osztály mérnökség. Fiúmében. Osztálymérnök: Martin Károly. *Segédmérnök:* Kúthy Béla.

III. Keleti vonal. XVIII. osztálymérnökség. N.-Váradon. Osztálymérnök: Burghardt Gyula. *Segédmérnök:* Csizmazia Géza.

XIX. osztálymérnökség. Csúcsán. Osztálymérnök: Mendelényi Gyula. *Segédmérnök:* Bende Attila.

XX. *osztálymérnökség. Kolozsvárott. Osztályvezető-főmérnök:* Herczogh Ödön. *Segédmérnök:* Hort József.

XXI. *osztálymérnökség. Kolozsvárott. Osztályvezető-főmérnök:* Marchhart József. *Segédmérnökök:* Vidt Béla, Dobieczky Sándor.

XXII. osztálymérnökség. Gyéresen. Osztálymérnök: Patrovits Fernecz. *Segédmérnökök:* Kovács Gyula, Lénk Lajos.

XXIII. osztálymérnökség. N.-Enyeden. Osztálymérnök: Patrovits József. *Mérnökgyakornok:* Szele Ferencz.

XXIV. osztálymérnökség. Medgyesen. Osztálymérnök: Herceg Lajos. *Mérnökgyakornok:* Leich János.

XXV. *osztálymérnökség. Segesvár. Osztálymérnök:* Horschetzky Sándor. *Mérnökgyakornökök:* Bende Oszkár, Szabó lncze.

XXVI. osztálymérnökség. Homoródon. Osztályvezető-főmérnök: Schöninger Ferenc. *Segédmérnök:* Haasz Ferenc. *Mérnökgyakornok:* Deutsch Adolf.

XXVII. osztály mérnökség. Brassóban. Osztálymérnök: Erlesbeck Emil. *Segédmérnök: Havas Gyula.*

XXVIII. osztály mérnökség. Maros-Vásárhelyen. Osztálymérnök: Kokosinczky Erasmus. *Mérnökgyakornok:* Bodó Ferencz.

XXIX. osztály mérnökség. Nagy-Szebenben. Osztálymérnök: Árnyassy Napoleon.

Forgalom. I. Északi vonal. I. Közlekedési főnökség Hatvanban.

Közlekedési főnök: Römer János, a koronás arany éredemkereszt tulajdonosa. *Közlekedési főnökhelyettes:* Makray József, főmérnök, az arany érdemkereszt tulajdonosa. *Vizsgáló biztosok:* Grosz Arthur, Schandl Mihály. *Távirdai ellenőr:* Knollmayer Nándor. *Kocsi-intézők:* Buchta Vladár, Dombay Ede. *Vizsgáló:* Bach János. *Tartalék hivatalnokok:* Márk Károly, Petróczy Aurél, Steiner Samu. *Kezelő:* Sperlágh Károly. *Vonatvizsgáló:* Berthold Antal. *Forgalmi hivatalnokok:* Schmidthausen Károly, Markovits Ágoston, Ott János, Szerényi István, Böck Antal.

Állomások. Budapest. Főnök: Janik Béla. *Pénztárnok:* Schneider Ferencz. *Személypénztárnok:* Vincze Dániel. *Raktárfőnök:* Irján János. *Teherleadási pénztámokok:* Lafferthon József, Schuberth Lajos. *Hivatalnokok:* Goldberg Károly, Csihás Antal, Weber Antal, Breuer Dávid, Krajcsovits Gusztáv, Potucsek János, Zuna József, Bíró Sándor, Tiniszky István, Zsoldos Ödön, Lachnit János, Gyöngyössy László, Aichner Albert, Oberrecht Ödön, Székely Ferencz, Kapczy Dezső, Hellmann Lajos, Dicker Vilmos, Pellet Bertalan, Kilényi Pál, Kozáiy Izidor, Rogusinczky Nándor. *Teherfeladási pénztárnok:* Nagy István. *Podgyász pénztárnok:* Halász Ferencz. *Gyorsárú pénztárnok:* Tedesco Samu.

Budapest-Ferencváros. Főnök: Bartolfy József.

Budapest-Kelenföld. Főnök: Pellet Ignácz.

Kőbánya. Főnök: Denk Antal. *Forgalmi hivatalnokok:* Weigler Vilmos, Turiák Vazul. *Teher pénztárnok:* Proszt Emil. *Hivatalnokok:* Geszner Vilmos, Nagy Elek, Jánossy Imre.

Rákos. Főnök: Petz Antal. *Hivatalnok:* László József.

Csaba-Keresztúr. Főnök: Pfeiffer Manó. *Hivatalnok:* Denk Miklós.

Péczel. Főnök: Steiger Lajos. *Hivatalnok:* Hoffmann Béla.

Isaszegh. Főnök: Dax József. *Hivatalnok:* Marx Béla.

Gödöllő. Főnök: Feley Kálmán. *Hivatalnokok:* Szegedy Lajos, Medgyesy Bertalan.

Aszód. *Főnök:* Poppel Gusztáv. *Hivatalnokok:* Hoffer Ferencz, Fontaine Emil.

Túra. Főnök: Czirbesz Tamás. *Hivatalnok:* Lukács Ferencz.

Hatvan. Főnök: Merkl Adolf.Mérnök: Waxay Béla. *Személy-pénztámok:* Schmiedtbauer Károly. *Forgalmi hivatalnokok:* Kollmann Károly, Dömötör Sándor, Reisenhoffer Vincze, Winter József.

Apcz-Szántó. Főnök: Wagner István. *Hivatalnok:* Bulin Illés.

Pásztó. Főnök: Swáby János. *Hivatalnokok:* Dőry Ernő, Burger Ede. *Teher-pénztárnok:* Anger József.

Bátony. Főnök: Rajczy Vilmos.

Kis-Terenye. Főnök: Maxilián Frigyes. *Hivatalnokok:* Gunscher Alajos.

Salgó-Tarján. Főnök: Tuszenthaller Gyula. *Hivatalnokok:* Gánsthaler Alajos, Schlesinger József, Marx Antal, Józsa Ernő, Sostaric József, Lengyel Imre Sándor, Mozgay Béla.

Pálfalva. Főnök: Homonnay Nándor.

Vámos-Györk. Főnök: Kirschner Miksa.

Gyöngyös. Főnök: Oláh Ödön. *Hivatalnokok:* Singer Benő, Perwolf Lajos.

Ludas. Főnök: Szedoglavich Adolf.

Kaál-Kápolna. Főnök: Kővári Móricz Lajos. *Hivatalnok:* Ganié János.

Füzes-Abony. Főnök: Hratzky Károly. *Hivatalnok:* Dlabik István.

Mező-Kövesd. Főnök: Szilágyi László. *Hivatalnok:* Jezső Imre.

Keresztes-Nyárád. Főnök: Hartmann József.

Ernőd. Főnök: Siffmann Sándor. *Hivatalnok:* Gablitz István.

Nyék-Ládháza. Főnök: Németh Ferencz. *Hivatalnok:* Czverg Béla.

Miskolcz. Főnök: Látesz Sándor. *Hivatalnokok:* Löw József, Wagner Ferencz, Tornay János, Bradwarovic Simon, Bazsó Pál, Karpelesz Jakab, Jordán Béla.

Új-Miskolcz. Főnök: Gaál Sámuel.

Diós-Győr. Főnök: Szever Emil.

Eger. Főnök: Mistéth Antal. *Hivatalnokok:* Kissházy Gyula, Kozseluh Venczel.

Monostor. Főnök: Ürményi Gyula.

Jászberény. Főnök: Nagy Antal. *Hivatalnokok:* Oxlyk József, Czollner János.

Tápió-Györgye-Boldogháza. Főnök: Németh Ferdinánd.

Ojszász. Főnök: Farnek Béla.

Szolnok. Főnök: Kubicsek János. *Hivatalnokok:* Georgovits Pál, Erovits Gyula.

II. Közlekedési főnökség Losonczon.

Közlekedési főnök: Olgyay Oszkár, *főmérnök.*

Közlekedési főnökhelyettes: Lőw Gusztáv, *főmérnök.*

Távirdai ellenőr: Caminolli Ferencz.Vizsgálók: Zeller Frigyes, Koch Henrik, Méhelyi Pál. *Kezelő:* Tamay Miklós. *Tartalékhivatalnokok:* Markóssy Béla, Pósch Gyula, Prókay Mihály, Schindler Ferencz, Péchy István.

Állomások.

Somos-Újfalu. Főnök: Kosa Károly. *Hivatalnok:* Regitkó Albert. *Fülek: Főnök:* Jörg József. *Hivatalnokok:* Kovách Sándor, Huber Gyula, Köczkert Gusztáv.

Loson ez. *Főnök:* Virányi István. *Hivatalnokok:* Erőskövy Sándor, Apafi Ignácz, Szűcs Ferencz, Szeleczky József.

Lónyabánya. Állam, elöljáró: Szalkay István.

Kriváény. Főnök: Lossy Béla. *Hivatalnok:* Popovich Sándor. *Végles-Szalatna. Főnök:* Bodányi Sándor. *Hivatalnok:* Tervey Kálmán.

Zólyom. Főnök: Keller Gyula. *Forgalmi hivatalnokok:* Stiffsonn Emil, Gersic Péter. *Hivatalnok:* Tóth Lajos.

Garam-Berzencze. Főnök: Nagy Mihály. *Hivatalnokok:* Stöckl József, Tombory Virgil.

Bartos-Lehotka. Áüom.előljáró: Friedmann Lipót.

Kömöczbánya. Főnök: Reisz József. *Hivatalnok:* Káposzta Mihály. *Jánoshegy* (Berg) *Főnök:* Tárnoky Sándor.

Turcsek. Állom, elöljáró: Détáry Ferencz.

Stubnya. Főnök: Engelthaler Ödön. *Hivatalnok:* Sefesik Ipoly.

Znyó-Váralja. Állom, elöljáró: Kobucar Jakab.

Rákó-Pribócz. Főnök: Binder János.

Turócz-Szent-Márton. Főnök: Szigeti Henrik. *Hivatalnok:* Rausch Béla *Ruttka. Főnök:* Egedy Lajos. *Hivatalnokok:* Rayda Lajos, Biács Nándor, Legát Gusztáv, Baldernwégh Bertalan.

Szliács (Csak a nyári idény alatt.)

Besztercebánya. Főnök: Prileszky Pál. *Hivatalnok: Zombory Béla. Forgalmi hivatalnokok:* Urbányi Gusztáv, Emler Sándor.

Bélabánya. Állom, elöljáró: Szabó Kristóf.

Selmeczbánya. Főnök: Accipe Gusztáv.

Sajó-Szent-Péter. Főnök: Misz Viktor.

Vadna. Főnök: Miksitz József.

Putnok. Főnök: Graner Antal.

Bánréve. Főnök: Robitsek Gyula. *Hivatalnok:* Berényi József.

Tornallja. Főnök: Kropf Lajos.

Pelsőcz. Főnök: Pachl Győző.

Rozsnyó. Főnök: Prachács Gyula.

Bettlér. Állom, elöljáró: Korompay Gyula.

Alsó-Sajó. Áll. elöljáró: Balló József.

Dobsina. Főnök: Erdődy Géza.

Rimaszécs. Főnök: Szurok János.

Feled. Főnök: Róna Pál.

Balogjaivá. Főnök: Offenmüller Gyula.

Rimaszombat. Főnök: Vojatsek Antal.

Nyustya. Főnök: Ujváry Márton.

Tiszolcz. Főnök: Hauda Nándor.

II. Déli vonal. Üzletvezetőség Zágrábban.

Üzletvezető: Csermák Lipót, *jelügyelő.*

Főnök-helyettes: Baumgarten Kálmán.

Főellenőr: Mársik János. *Vizsgáló:* Philippovits Károly Tódor. *Távirdai-ellenőr:* Jurassek Aladár. *Tartalékhivatalnokok:* Horschetzky Mihály, Gsell József, Schich Ferencz, Hackstock Frigyes. *Hivatalnok:* Stettner László. *Anyagvizsgáló:* Húsz Ödön.

Állomások.

Zákány. Főnök: Seide Arthur.
Kaproncza. Főnök: Ruzsicska Károly.
Lepavina. Főnök: Semsey János.
Kőrös. *Főnök:* Baranyay Pál.
Vrbovec. Főnök: Horny Sándor.
Dugoselló. Állom, elöljáró: Wischeréd Károly.
Sesvete. Állom, elöljáró: Bodnár Károly.
Zágráb. Főnök: Follinus Emil.
Károlyváros. Főnök: Wukelich Tivadar.
Dugaresa. Állom, elöljáró: Winkler Sándor.
Generalski-Stol. Állom, elöljáró: Saucha Vilmos.
Touinj. Állom, elöljáró: Klanfár Pál.
Ogulin. Főnök: Hoffmann Kálmán.
Gomirje. Állom, elöljáró: Esapovic Vazul.
Verbovszko. Főnök: Schupicza Lukács.
Kamarai-Moravicza. Főnök: Baichetta Sándor. *Hivatalnok:* Várady Ignácz.
Skrad. Állomási elöljáró: Kniewald Ottmár.
Delnice. Főnök: Helfmann Károly.
Lökve. Áll. elöljáró: Keller István.
Fuzine. Főnök: Battlay Gyula.
Lie. Állom, elöljáró: Christián Gábor.
Plase. Állom, elöljáró: Pehm Emil.
Mája. Állom, elöljáró: Beranek József.
Buccari. Állom, elöljáró: Bajomi Ferencz.
Fiume. Főnök: Dolyák József. *Hivatalnokok:* Stenczel Lajos, Nagy Gyula, Bartsch Sándor, Moravek Lipót, Biscatt József, Vitéz István, Rákóczy Sándor.

II. Keleti vonal. Üzletvezetőség Kolozsvárott.

Üzletvezető: Laber Mihály, *felügyelő.*
Üzetvezető-helyettes: Enyedy Károly, Oelhofer Hubert.
Forgalmi szakasz. Vizsgálók: Fogadics Pál, Káli Nagy Sándor. *Anyag-vizsgáló:* Kauífmann Samu. *Távirdai ellenőr:* Kukla József. *Hivatalnokok:* Aáron László, Schilling Kálmán, Holdinger Alajos, Alsó József, Kribl Sándor, Bene László.
Kocsi-intéző: Csákváry Lajos.
Műszaki osztály. Főnök: Műnk Aladár, *főnök.*
Főmérnök: Hoitsy Gyula. *Segédmérnök:* Sztojanovich György. *Mér-nök-gyakornok:* Friedmann Sámuel.

Állomások-

Nagyvárad. Főnök: Kéri Kovách Kálmán. *Gyűjtő-pénztárnok:* Szilá-gyi Vincze. *Hivatalnokok:* Haselnuss János, Schmidt Lajos.
Mező-Telegd. Főnök: Pápai Viktor.
Élesd. Főnök: Gálfy Béla.
Butsa. Főnök: Schnelka Lajos.
Maros-Ludas. Főnök: Barnafy Kálmán.
Rév. Főnök: Végh Gyula.
Brátka. Főnök: Schilling Lajos.
Csúcsa. Főnök: Krisik Alajos. *Hivatalnok:* Laky Ferencz.

Bánffi-Hunyad. Főnök: Szlovák Ferencz. *Hivatalnok:* Jeszenszky Miklós.

Egeres. Főnök: Grahoffer József.

Magyar-Nádas. Áll. elöljáró: Filesz Guidó.

Kolozsvár. Főnök: Kugler Mihály. *Hivatalnokok:* Bénél Arthur, Szuhuvszky Richárd, Maugner József, König Károly, Hidassy János, Marinka Kálmán, Sámy Endre. Wels Károly.

Apahida. Főnök: Schermann Ágoston. *Hivatalnok:* Patkó Lajos.

Kolozs-Kara. Állom, elöljáró: Bumberle Antal.

Virágosvölgy. Állom, elöljáró: Grahoffer Antal.

Gyéres. Főnök: Filesz Károly.

Kocsárd. Főnök: Theil Camill. *Hivatalnokok:* Demkovich Ágoston, Donhoffer József.

Felvincz. Főnök: Móga Lajos.

Nagy-Enyed. Főnök: Enyetér Károly. *Hivatalnok:* Szalatia András.

Tövis. Főnök: Spitra Henrik. *Hivatalnokok:* Neugebauer Gusztáv, Brants Mihály, Szobovich Jenő.

Karácsonfalva. Állom, elöljáró: Varga Imre.

Balázsfalva. Főnök: Steiner Károly.

Mikeszásza. Főnök: Csiky Károly.

Kis-Kapus. Főnök: Witzenráth Vilmos. *Hivatalnok:* Lányi Pál.

Medgyes. Főnök: Holbein Nándor. *Hivatalnok:* Mihály Károly.

Erzsébetváros. Főnök: Pál Imre.

Dános. Állom, elöljáró: Jakab János.

Segesvár. Főnök: Gabron Ottó. *Hivatalnok:* Takáts János.

Héjasfalva. Főnök: Tempusz Henrik.

Erked. Főnök: Kaszó András.

Benne. Állom, elöljáró: Poppa János.

Kacza. Áll. elöljáró: Tamás János.

Homoród. Főnök: Fabritius Vilmos.

Alsó-Rákos. Állom, elöljáró: Kratiunu János.

Ágostonjaivá. Főnök: Czirjék Emil.

Apácza. Főnök: Strósz Ferencz.

Földvár. Főnök: Jancsó Sámuel.

Botfalu. Áll. elöljáró: Beér János.

Brassó. Főnök: Dankmaringer Gyula. *Hivatalnokok:* Fülöp Gyula, Goldstein József, Schwábik János, Baló László, Ferenczy Albert.

Maros-Ludas. Főnök: Hilf Kálmán.

Csapó-Radnót. Főnök: Bamafy Kálmán.

Nyárádtő. Áll. elöljáró: Salzer Zsigmond.

Magyarosvásárhely. Főnök: Weissenhahn Ede. *Hivatalnok:* Binder Mihály.

Nagy-Selyk. Állom, élőjáró: Eck Lajos.

Ladámos. Főnök: Márkánt Ferencz.

Vízakna. Áll. elöljáró: Csató György.

Nagy-Szében. Főnök: Novák Mór. *Hivatalnokok:* Czammerer Mihály, Szentner Flórián.

Központi kocsileszámítoló hivatala Budapesten.

Az osztrák-magyar vasutak közp. leszámítoló hivatalánál Bécsben.

Főnök: Takács Antal.

Főnök: Grüli Henrik, *felügyelő. Ellenőrök:* Dániellé János, Schmidt Antal, Hartmann Tódor. *Hivatalnokok:* Farkas Károly, Stohlvasser Antal.

Schenk Bálint, Kreicir Antal, Neumann József, Linder Vilmos, Doppler Gusztáv, Doszlern Emil, Kraut Gusztáv.

Vonatmozgósítás és műhelyszolgálat.
Főjavító-műhely Budapesten.

A. Általános vezetés. Főnök: Hegrád László, *főmérnök. Mérnök-gyakornok:* Gehring Ede.

B. számosztály. Főnök: Góth Dávid. *Hivatalnokok:* Dukes Zsigmond, Ostoic Ráfael.

C. *Mozdonyjav. műhelyt osztály. Főnök:* Schopf János, *mérnök. Főművezető:* Berzedits Ferencz. *Segédmérnök:* Kriegs-Au Nándor.

D. II. Kocsijav. műhelyt osztály. Főnök: Bendl Gottfrid, *mérnök. Segédmérnökök:* Hegner Izidor, Thaly Zsigmond.

E. 111. Segédműhelyi osztály. Főnök nincs betöltve. *Mérnök-gyakornok:* Memlauer Imre. *Főművezető:* Burger Egyed. *Művezető:* Bogén Mihály.

Fűtőház Budapesten. Főnök: Polgár Péter. *Főnök-helyettes:* Kardos Ferencz. *Hivatalnok:* Schmidt János.

Fűtőház Hatvanban. Főnök: Dax Adolf. *Mérnök:* Lutilszky Tódor. *Hivatalnok:* Gurszky Sándor.

Fűtőház Salgótarjánban. Fűtőházvezető: Aass Sándor. *Hivatalnok:* Feichtinger János.

Fűtőház Zólyomban. Főnök: Graff József. *Segéd-mérnökök:* Settel Jakab, Steiner Alajos.

Fűtőház Ruttkán. Fűtőhúzvezető: Fuszt Vincze.

Fűtőház Miskolczon. Főnök: Hickisch Ernő.

Fűtőház Zágrábban. Főnök: Kolibál Tamás.

Fűtőház K.-Moraviczán. Főnök: Stummer Vilmos.

Fűtőház Kolozsvárott. Főnök: Balogh József. *Főnök-helyettes:* Melitskó Frigyes.

Fűtőház Tövisen. Főnök: Laszgallner Kálmán.

Fűtőház M-Vásárhélyen. Fűtőhúzvezető: Müller Fülöp.

Fűtőház Kiskapuson. Fűtőházvezető: Demek Károly.

Fűtőház Brassóban. Főnök: Szikla Géza. *Hivatalnok:* Binder Gyula.

Műhely Zólyomban. Hivatalnok: Kohári Antal.

Műhely Zágrábban. Hivatalnok: Takáts József.

Műhely Fiúméban. Főnök: Miller József, *főmérnök. Hivatalnok:* Osanic Márk.

Főjavítóműhely Kolozsvárott. Főnök: Bahns Ferencz, *felügyelő. Főnök-helyettes:* Korbuly József. *Hivatalnok:* Pavelic Jakab.

Anyagszertári szolgálat. Főszertár Budapesten. Gondnok: Eisendick Károly. *Hivatalnok:* Kozmanovits Sándor. *Fő javítóműhelyi szertár. Budapesten. Gondnok:* Schauschek István. *Hivatalnok:* Röthling Ágoston. — *Szertár Hatvanban. Gondnok:* Spiller Nándor. *Szertár S.-Tarjánban. Gondnok:* Krenedits József. *Szertár Zólyomban. Gondnok:* Singer Lajos. *Szertár Zágrábban. Gondnok:* Braun Ármin. *Szertár Fiúméban. Gondnok:* Mesterházy Géza. *Főszertár Kolozsvárott. Gondnok helyettes:* Giesztl Venczel. *Hivatalnokok:* Lautner Manó, Aichhom Antal, Füleky Emil.

A budapesti összekötő-vasút építési, felügyelőségénél. Főnök: Deák Mihály, *főmérnök. Főnök-helyettes:* Gianone Adolf, *mérnök. Mérnökök:* Bernhardt József, Czekelius Aurél. *Segéd-mérnökök:* Weninger Ferencz, Fluck Lajos. *Mérnök-gyakornok:* Fáy József.

A brassó-tömösi vasút építésénél. Főnök: ifj. Perczel Mór, *felügyelő,*

a Ferencz József-rend-lovagja. *Segéd-mérnökök:* Purgli Ferencz, Fischer Mór. *Mérnök-gyakornok:* Hajós Gyula.

A *horvát-szlavon vasutak építésénél. Mérnökök:* Stankovits Miklós, Fletzer Ignácz. *Segéd-mérnökök:* Eisenthal Ambrus, br. Zornberg Károly, Gervay Ödön. *Mérnök-gyakornokok:* Szily Jenő, Trosztler Vilmos.

A magyar nyelv a m. *állam vasúton.*

(Egykorú közlemény.)*

Lapunk egyik barátja írja nekünk a következő épületes dolgot: Néhány nappal ezelőtt teendőm volt Zágrábban. Ezen utazásomra a magy. államvasutak zákány-zágrábi vonalát használtam. Velem egy coupéban ült Csorba I. igen tekintélyes kaposvári ügyvéd. Egyszerre csak bejön a kalauz, kéri a jegyeket horvát nyelven, és szemtelenül a szemünk közé nevetett, amint én magyarul akartam vele beszélni, s németül válaszolt annyit, hogy „nix ungarisch“. Figyelmeztetésemre, vájjon nem tudja-e, hogy a magyarországi vasutaknál, de főkép az „államvasutaknál“ a magyar nyelvet bírnia kell minden alkalmazottnak, nevetve azt felete: „Vonalunkon alig talál az úr magyar embert, mert ha ide jön is egy, üzletvezetőnk Csermák, ki maga sem tud egy árva szót se magyarul, gondoskodik, hogy ménéi előbb „elboxirozza“, s helyébe egy gyökeres horvátot tegyen, amit aztán Tolnai úr is helyben hagy. Kívánatomra még több visszaélést is elbeszélt volna de nekünk már ez is elég volt és szívem fájt, hogy saját vasutainkon is háttérbe szorítják nyelvünket. Felhíjuk Tolnay Lajos úrnak, az államvasutak igazgatójának figyelmét e dolgokra, s addig is reméljük, hogy ezek nem az ő tudtával történnek, mint amaz érdekes horvát konduktor úr állította.

MOHÁCS-PÉCSI VASÚT.

Tulajdonos a cs. k. szab. Dunagőzhajózási társaság.
A központi igazgatást a cs. k. szab. Dunagőzhajózási társaság bécsi igazgatóság látja el.
Az üzletvezető ség székhelye: Pécs.
Eng: az 1853. évi július hó 20-án kelt egyezmény által.

A vasút története.

A mohács-pécsi vasút létesítését 1852. évben az *államkormány* határozta el. Az építést is megkezdte. Befejezni azonban a pénzügyi nehézségek miatt nem tudta volna, így készséggel segítette elő a cs. *ktr. szabadalmazott dunagözhalyózási társaság* egyességi számdékának megvalósulását. Őfelsége 1853. július 8-án adta ki legfelsőbb hozzájárulását ahhoz, hogy az állomkormány a társaság költségére megépíthesse Mohácstól Pécsen át a dunagőzhajózási társaság ottani és még megjelölendő szénbányáihoz (Pécsvártól a kőszénbányáig) vezető vasútvonalakat. A közgyűlés határozata után 1853. július 20. kelt egyezményt meg is kötötték. Az egyezmény szerint az építési költség fejében, 45 éven át, a társaságot illetik a bevételek és ez idő alatt a társaság tartja üzemben. Az átépítés és

*) „Vasút“ 1879. augusztus 31. sz.

az egyezmény felmondása, valamint a tarifa ügyében is megállapodtak. Apálya *pécs-üszögi* részének építését *1854. dec. 1-én* befejezték és 3 nap múlva átadták a forgalomnak. A továbbépítés nehézségekbe ütközött. 1855. augusztus 1-én átvette az építést a társaság. A kedvezőtlen egészségi viszonyok, új irányban való nyomjelzés sok pénzt emésztett föl és előrenemlátott kiadást eredményezett. Mohácsig 1857. május 1-én készült el és másnap 2-án szénszállításra az egész vonal megnyílt. Személyforgalomra 1859. április 24-én nyitották meg. *Építési költség: 5.929.943 frt. 49 krajcár,* vonalhossz 55 km. *Üszög-Tárna* és *Üszög-Szabolcs* szárnyvonalak 1873. aug. 16-án nyíltak meg, összesen 13 km. hosszban. *Egész vonal 89 km.*

Üzletvezető: Kellemffy Károly. *Üzleti felügyelő:* Schnaidt Károly. *Főmérnök:* Dietz Dániel. *Felügyelőségi segéd:* Ránde János. *Üzleti mérnök:* Zeis József. *Ellenőrségi főnök:* Hoffmann Gusztáv. *Ellenőrök:* Ehnn József, Habler Rudolf, Kodal Rudolf, Wiener József. *Kiadó és irattámok:* Zsolnay János. *Anyag-számvizsgáló:* Fessel Ferdinand. *Kocsi-leszámítóló hivatalnok:* Hauser János. *Pénztári hivatalnok:* Jansen Severin. *Hivatalnok:* Tomanek Adolf.

A bécsi központi leszámítoló hivatalnál: Hoffmann Rudolf, KlimmFerencz.

V onalszolgálat.

Üszög. Főnök: Rihmer *Cornél.Forgalmi hivatalnokok:* Farkas János, Marjánovits János. *Kiadó:* Knöbl János. *Műhely-főnök:* Port Tivadar. *Műhely-tiszt:* Merriczky Dániel. *Művezető:* Bohuschka Rajmund. *Anyagkezelő:* Dobrozemszky Mátyás.

Kőszén-tárnái állomás. Főnök. Lewara János. *Hivatalnok:* Schmidt József.

Szabolcs. Főnök: Szykora Ferdinand.

Atta. Főnök: Földes Sándor.

Villány. Főnök: Pröckl Ignácz. *Forgalmi hivatalnok:* Karner János. *Kiadó:* Könnemann Frigyes, Lajos János, Hegyi József.

N.-Bólly. Főnök: Tomesko Rajmund.

Mohács: Főnök: Borson Kálmán. *Kiadó:* Schreier János. *Hivatalnok:* Sperl Máton, Szedlák Antal, Hrabowszky Lajos.

CS. KIR. SZAB. DÉLI VASÚT.

Székhely: Bécs. Déli vaspályaudvar.

A vasút története.

A cs. kir. szab. déli vasúttársulat több önálló vasút egyesítéséből keletkezett. A vállalat alapvonala az egykori *bécs-gloggnitzi* vasút volt, melyet eredetileg báró Sina Győrig, sőt Budáig tervezett, de a vasút építésével 1842. július 18-án felhagyott. (1. 75. old.) A Sopron-Katzelsdorf közötti rész (1. 154. old. 5. tétel.) 1847. aug. 20-án megnyílt, erről azonban a m. kir. helytartótanács csak 3 hó múlva kerülő úton értesült (1. a 135. old.) A pálya Triesztig való kiépítését az államkormány határozta el és három szakaszban (bécs-gráci 1842—1844, grác-cilli-i 1843—1846 és cilli-trieszti 1845—1849 szeptember 15) évben. Laibachig el is készült. A vállalat címe: „cs. *k. déli államvaspályák üzleti vállalata*“ lett. 1851.

június 2-án az államkormány saját kezelésébe vette és *Laibachtól Triestig* kiépítette. 1858. szeptember 23-án kelt engedély okmány szerint a lombard-velencei és a Ferencz-József keleti vaspályákkal egyesülve, egy konzorcium nyerte el a pályák üzletvitelét, s így vette fel a „cs. *kir. szab. állami-lombard-velencei és középolaszországi vaspályatársulat“* címet. A megváltozott politikai viszonyokra való tekintettel az olaszországi részt az 1876. február 25-én megkötött szerződés és az olasz kormánnyal Párisban és Rómában történt megállapodás után, az 1876. augusztus 9-iki rendkívüli közgyűlés hozzájárulásával eladták. Ez időtől kezdve, cs. *kir. szab. déli vaspályatársaság“* nevet viselte az összeomlásig. Azután a monarchia szétdarabolásával, a vasút vonalrészek a politikai határok szerint osztódtak szét. A magyar rész „Duno-Száua-*Adria Vasúttársaság“* címet vette fel az 1923. évi *római egyezmény* alapján hosszas tárgyalások után, végre 1932. július 1-vel államosították és minden tartozékával és egész személyzetével együtt a Máv. vette át. A magyar vonalrészek megnyitását lásd: a 154 old. 23., 24., 26., 28., 31. és 32. tétel alatt. Az alkotmány visszaállítása után megnyílt:

1868. szeptember 1.	Barcs-Murakeresztúr 70 km.	
1873. június 25.	Fiume-Országhatár	3 km.
1878. október 31.	Sziszek-Goldova	2 km. vonala.

Igazgatótanács.

Elnök: Báró Hopfen Ferencz. *Alelnök:* Br. Tinti Károly.

Igazgatótanácsosok: Br. Burg Ádám, Forsbom Bertano A. József, Gr. Festetics Béla, Br. Gagern, Br. Gödel-Lannoy Oscar Rudolf, lovag Goldschmidt Mór, Dr. Jaques Henrik, Br. Meysenburg Ottó, Br. Morporgó Marczell, Br. Rothschild Albert, lovag Wiener Ede, Párisi comité. *Elnök:* Br. Rothschild. *Tagok:* Marquis Banville, Blount Ede, Br. Rothschild Lyonéi, Br. Rothschild Gusztáv, De Witt Cornel, Talabot Paulin.

Vezérigazgatóság.

Vezérigazgató: Schüler F. J. *Vezértitkár:* lovag Schreiner Adolf. *Pénzügyi igazgató:* Cavallier Lajos. *Forgalmi igazgató:* lovag Pretzner József. *Kereskedelmi igazgató:* Hahn Sámuel. *Gépészeti igazgató:* Gottschalk Sándor. *Pályaigazgató:* Prenninger Károly. *Magas építményi igazgató:* Flattich Vilmos.

A magyar vonalak forgalmi vezetőség Budapesten.

Főfelügyelő: Brám Miksa. *Titkár* Püspöky Géza.

Forgalmi felügyelőségek.

Kanizsán. Felügyelő: Wodiczka Frigyes.
Székesfehérvárott. Forgalmi főnök: Porndorfer Ignácz.
Zágráb. Forgalmi főnök: Kronraff Ferencz.

Pálya felügyelőségek.

Kanizsán. Felügyelő: Johannsen Tivadar.
Székesfehérvárott. Felügyelő: Sauer Ignácz.

TISZAVIDÉKI VASÚT.

Székhely: Budapest, Mária Valéria-u. 11.
Czég: Tiszavidéki vaspálya Társaság.
Engedély: az 1856. évi november 10-én legfels. eng. okirat.

A vasút története.

A Tiszavidéki vasúttársaság vonalhálózatának első része *Szolnoktól Debrecnig* terjedő 121 km. hosszú vasútvonal volt az amit Deák Ferenc „álomnak“ tartott (1. 74. old.), de 1857. november 25-én történt megnyitásával (1. 154. old. 18. tét.) valósággá vált. Ügy ezt, valamint a *Püspökladánytól-N agy váradig* létesített szakasz építését az államkormány kezdte meg. Építés közben azonban jelenkezett *gróf Andrássy György* és 1855. február 4-én benyújtott kérvényében több vasútvonalra, így *Debrecentől Nyíregyházán, Tokajon és Szerencsen* át, innen *Miskolcra* és *Kassára* vezetendő gőzmozdonyú vasút létesítésére kért engedélyt. A kedvező alkalmat a pénzügyi nehézségekkel küzdő államkormány felhasználta és eladta az épülőfélben levő szolnok-debreceni és püspökladány-nagyváradi vonalakat gróf Andrássy Györgynek a kiépítési kötelezettség kikötésével, egyúttal a kormány megszerezte a legfelsőbb hozzájárulását a *Pesttől-Miskolcig, Miskolctól-Kassáig, Miskolctól-Tokajon* át *Debrecenig Aradtól-* a szolnok-debreceni vasútvonalainak *Püspökladány* és a *Tisza balpartja közötti* szakaszához csatlakozó gőzerejű vasút kiépítésére és üzletbevételére is. A társasággá alakult érdekeltség e vonalakat a pest-miskolci vonal kivételével meg is építette (1. 154. old. 22. és 25. tétel.). Épített ezeken kívül egy másodrangú 20 km-es pályát is *Mezőtúr-Szarvas* között, melyet 1880. május 1-én nyitottak meg. A parlamentben 1879. évben erős mozgalom indult meg a tiszavidéki vasút államosítása érdekében. Ami óriási „eredmény“-ként az 1880 XXXVIII. tc.-kel sikerült is. A tiszavidéki vasút részvényeseinek üzleti kockázat nélkül 71/2°/o-ot biztosítottunk és haldokló nyugdíjintézetét beleolvasztottuk a Máv nyugdíjintézetébe elaggott vasutasaival együtt Máv-isták nem nagy örömére. De szaporítottuk vele az államvasutak vonalhálózatát.

Vezénylő igazgatóság.

Elnök: Gróf Szapáry Antal.

Alelnöki Zsedényi Ede.

Igazgatósági tagok: Bittó István, Brüll Miksa, Darvas Ferencz, Linsbergi báró Haber Lajos, Ribáry Sándor, Tisza László, Madarassy Pál, Gróf Nemes Vincze, Báró Orczy Andor.

Felügyelő bizottság: Szabó Jenő, Laczkó Antal, Zarka Miklós.

Póttagok: Fest Aladár, Láng Ignácz.

Központi igazgatás. Főigazgatóság.

Pálya és gépészeti igazgató: Kruntorad Ede.

Üzletigazgató: Ronsperger Benedek.

Igazgató: Singer M. Frigyes.

A. Főtitkárság.

Főtitkár: Pfeiffer Rezső.

Fogalmazók: Wachtel Károly, Molnár Károly Henrik.

Számvizsgáló: Márkus János. *Irodatiszt:* Oláh Béla.

Kezelő osztály. Számvizsgálók: Lindner Alajos, Günthner Sándor.

Nyomda. Hivatalnok: Winkler János.

B. Főkönyvvivőség és pénztár.

Főnök: Singer M. Frigyes igazgató.
I. Főkönyvivőség. Főkönyvvivő: Pfeiffer Gyula.
Főszámvizsgálók: Saritter Adolf, Banz József, Samüller József.
Számvizsgálók: Haubner Antal, Nozula Károly.
Irodatisztek: Eberl Frigyes, Hackenschmidt Károly, Willisch Emil.
II. Főpénztár: Főpénztárnak: Merwarth Vincze.
Pénztárnok: Bittner Lajos.

Pálya és gépészeti igazgatóság.

Főnök: Kruntorad Ede, pálya és gépészeti igazgató, az osztrák mérnök ‘és épészet-egylet tagja.
Titkárság. Titkár: Kacsóh Lajos.
Számvizsgáló: Firon Adolf. *Irodatiszt:* Maucha József.
Hivatalnok: Schaeffer József.
Kiadóhivatal: Számvizsgáló: Schaffer Mór. *Irodatiszt:* Knotz István. *Hivatalnok:* Varga Tóbiás.
Ideigl. hivatalnok: Kohn Ignácz.
Iktató hivatal.
Irattár: Irodatisztek: Láng - Ferencz, Malisch Lajos.

A. osztály. Pályafentartás.

Főfelügyelő: Rindskopf Mózes.
Felügyelők: Pecher Antal, Karafiáth Frigyes.
Főmérnök: Bundsmann Károly.
Mérnökök: Dillnberger Gusztáv, Galinovszky Nándor, Obermayer 'Győző, Nadeniczek Antal, Novotni Joachim.
Segédmérnökök: Brzezina Ernő, Dittrich Béla Jokliczek József.
Mérnök-gyakornokok: Lucán Aladár, Gervay Sándor.
Irodatisztek: Fogarascher Károly, Schulz Sándor.
Hivatalnok: Zettl János.

B. osztály. Műhely és vonatmozgósítási szolgálat.

Főnök: Komarniczky Zsigmond, főmérnök.
Főmérnök: Liermberger Ferencz. *Mérnök:* Pecher Henrik.
Segédmérnök: Bero Arthur.
Mérnök- gyakornokok: Újlaki Péter, Nadeniczek Róbert.
Főszámvizsgálók: Ziegler Ferencz, Streit Ernő, Prohászka Gusztáv.
Számvizsgáló: Porzezinsky Vilmos.
Irodatisztek: Rózsahegyi László, Heller Antal, Genovszky József. *Hivatalnokok:* Tripp Henrik, Szepessy Ferencz, Henninger Venzl, Reschfellner József, Krumpholz Lajos, Grossmann Emil, Dery Károly.

C. osztály. Anyagszertár szolgálat.

Főszámvizsgáló és főnök: Hauska József.
Hivatalnokok: Tripp Henrik, Szepessy Ferencz, Henninger Venzel,
Főszámvizsgálók: Zettl Gusztáv, Kögl Béla.
Szertárfőnök: Kohlmann Tamás.
Számvizsgálók: Scheiner Jakab, Gastmüller Nándor, Wemer Henrik, Hermann Ignác.
Irodatisztek: Bittner Ede, Voigt Károly, Huber Károly.
Hivatalnokok: Porzsolt Dénes, Schwarzmajer Henrik.

Üzleti igazgatóság.

Üzlet-igazgató: Ronsperger Benedek, a vaskorona rend lovagaja, a hadi díszítménnyel ékesített katonai érdemkeresztnek és a hadiéremnek birtokosa.

Titkárság.

Főnök: Gelinek Ferencz, felügyelő. *Titkár:* Schulmann Gyula.

Irodafőnök: Zitterbart Ferencz. *Fogalmazó:* Humborg Vilmos.

Irodatisztek: Lopusanszky Károly, Winkler Ede, Herold Ferencz, Jánossy Miklós, Auslander Adolf.

I-ső ügyosztály (forgalom, távírda és visszkereseti ügyek).

Főnök: Berényi József, *főfelügyelő. Felügyelő:* Kraus József.

Irodafőnökök: Kohn Fülöp, Ohrenstiel Manó.

Távirda-ellenőr: Schubert József. *Főszámvizsgálók:* Bren János, Tróján Venczel. *Számvizsgáló:* Lehanka Lipót. *Irodatiszt:* Fellner Antal. *Fogalmazó:* Gedeon Géza. *Irodatisztek:* Seidl Gyula, Martinék György, Friedrich Adolf, Grossmann Adolf, Krascsenics Lajos, Kowahl Péter, Forstner Sándor, Kubinyi Ferencz, Arnold Antal, Spitzer Bernáth, Lemberger Mór, Gyulányi Gyula.

Il-ik (kereskedelmi) ügyosztály.

Főnök: Kiss Gyula, *felügyelő. Főszámvizsgálók:* Erschler Gusztáv, Schiller Károly,*Irodafőnök:* Melion József Idősb.

Számvizsgálók: Hoffman Róbert, Appl Nándor.

Irodatisztek: Weiss Jakab, Ludányi Gyula, Pachler Ferencz.

III- ik ügyosztály (bevételi ellenőrség).

Főnök: Benedikt Ferencz, *felügyelő. Irodafőnök:* Dworzák Lipót.

Számvizsgálók: Höffler Mór, Ketz József, Matavovszky Károly, Kiss Nándor, Agárdy Géza, Schwanzer János, Hanl Ernő, Seidl Rezső Paulay Antal, Gulich János, Neubauer Róbert.

Irodatisztek: Haissinger Lajos, Trawnitsek Ede, Binder Ede, Schiíter János, Adler Gábor, Klauber Zsigmond.

IV- ik ügyosztály (kiadási ellenőrség).

Főnök: Hüfner Henrik, *főszámvizsgáló.*

Irodafőnök: Henrmann Károly. *Főszámvizsgáló:* Niklasz Károly.

Számvizsgálók: Reitmayer József, Kuhn Vilmos, Bogner Ferencz, Klimkovszky M. Ignácz. *Irodatisztek:* Hackel Venczel, Müller György, Nyáry Mihály.

II. Beosztva a bécsi központi leszámoló hivatalhoz.

Felügyelő: Weindl György.

Főszámvizsgálók: Paul János, Schulz Rezső.

Számvizsgálók: Wolf József, Grindl Antal, Pammer János, Lehrer Gyula, Giller Gusztáv Chiavicci Vincze, Klein Ferencz, Seefranz Rezső, Wagner Károly.

III. Vonatszolgálat Pályafentartási szolgálat Szolnokon.

Főnök: Muhr Venczel, *felügyelő.*

Segédmérnökök: Hanslovszky Lipót, Kárász Emil, Hrabal József, Grfinfeld Sándor. *Mérnök-gyakornok:* Gedeon János. *Irodatiszt:* Jranovszky Ferencz.

I-ső mérnöki osztály Szolnokon.

Mérnök: Palliardi Alajos. *Mérnök-gyakornok:* Eberhard Béla.

H-ik mérnöki osztály Mező-Túron.

Mérnök: Pavliczek Jakab. *Mérnök-gyakornok:* Fialka Miksa.

Ill-ik mérnöki osztály Aradon.

Mérnök: Hoor Mór. Mérnök-gyakornok: Ledniczky Péter.

IV-ik mérnöki osztály Török-Szent-Miklóson.

Mérnök: Bilinsky Soter. *Mérnök-gyakornok:* Hafka Károly.

V-ik mérnöki osztály Nagyváradon:

Mérnök: Funiak János. *Segéd-mérnök:* Szommer Gyula.

Főnök: Kaluschke Albin, *felügyelő. Főmérnök:* Kostinek Ferencz. *Segédmérnökök:* Kral József, Berkovec József. *Mérnök-gyakornokok:* Gyulányi Rezső. *Irodatiszt:* Sladek Sándor.

VI-ik mérnöki osztály Debreczenben.

Mérnök: Otte Ferencz. *Ménök-gyakornok:* Kiss György.

VH-ik mérnöki osztály Tokajban.

Mérnök: Dobrovszky Alfréd. *Mérnök-gyakornok:* Lippai Béla.

VIII-ik mérnöki osztály Miskolczon.

Mérnök: Skuletzky József. *Segéd-mérnök:* Posta Sándor.

IX-ik mérnökioeztály Kassán.

Mérnök: Lode Rezső. *Mérnök-gyakornok:* Kosztolányi Béla.

Vonatmozgósítási és műhelyszolgálati főfelügyelőség Szolnokon.

Főnök: Kiliás Vilmos, *főfelügyelő. Főmérnök:* Weiss Conrád. *Mérnökök:* Rosner Ferencz, Müller Károly, Sbuelz Sixtus. *Mérnök-gyakornokok:* GJasner Antal. *Fogalmazó* Marsovszky László. *Hivatalnokok:* Politzer Győző, Beliczay János.

Műhelyszolgálat Szolnokon.

Főnök: Wagner Gusztáv, *főmérnök. Segédmérnök:* Kovács Pál. *Mérnök-gyakornok:* Jármay Béla. *Számvizsgáló:* Hollósy Jakab. *Művezetők:* Peschek János, Döpfner Nándor, Krieger Ádám, Heyke Oszkár, Hölz Mihály.

Műhelyszolgálat Miskolczon.

Főnök: Kois András, *felügyélő. Mérnök:* Kneffel Ágoston. *Mérnök-gyakornokok:* Tóth Pál. *Számvizsgáló:* Skrzehota Ferencz. *Hivatalnok:* Kuss János. *Irodatiszt:* Wawrecska Nándor. *Főművezetők:* Lung József, Mayerweck Lajos, Mithmann Sándor. *Művezetők:* Seiner Péter, Wrbka Venczel, Semeráth Ignácz, Brotan János.

Vonatmozgósítási szolgálat Czegléden.

Fűtőház-felvigyázó: Stanta János.

Vonatmozgósítási szolgálat Szolnokon.

Fűtőház-veze tő: Rősch Mátyás. *Fűtőház-felvigyázó:* Wawrinetz Nándor.

Vonatmozgósítási szolgálat P.-Ladányban.

Fűtőház-felvigyázó: Oggolder Mátyás. *Hivatalnok:* Jelűnek Alajos.

Vonatmozgósítási szolgálat Debreczenben.

Fűtőház-vezető' Triebold István. *Számadásvezető:* Braumsperger Nándor.

Vonatmozgósítási szolgálat Miskolczon.

Fűtőház-vezető: Panian Győző. *Művezető:* Fink József.

Vonatmozgósítási szolgálat Kassán.

Vonatmozgósítási szolgálat Csabán.

Fűtőház-felvigyázó: Rotter Ferencz.

Vonatmozgositási szolgálat Aradon.

Fűtőház-vezető: Büchler Nándor. *Számadásvezető:* Helfert Gusztáv.

Vonatmozgósítási szolgálat Nagyváradon.

Fűtőház-vezető: Neiss Vilmos. *Irodatiszt:* Eisler József.

Anyagszertárszolgálat Szolnokon.

Főnök: Schindler Frigyes, *főszámvizsgáló. Hivatalnokok:* Heramer Antal, Kohl József. *Számadás-vezető:* Pál Mihály. *Ideigl. hivatalnok:* Adamek Emil.

Anyagszertárszolgálat Miskolczon.

Hivatalnok: Steiner Pál. *Ideigl. hivatalnok:* Bottlik István.

Forgalmi főnökség Czegléden.

Forgalmi főnök: Tichy József, *felügyelő. Forgalmi hivatalnok:* Kraissl Ottó. *Ellenőrök:* Alexy Lajos, Pasterczyk Antal. *Üzlet-hivatalnok:* Ofner József. Tartalékos hivatalnok: Zbittek Ferencz. *Üzlet hivatalnokok:* Pagina Henrik, Friedlander Ignácz, Lehnert Mór.

Állomási szolgálat.

Főnök: Weiss Ferencz. *Hivatalnokok:* Farkas Ernő, Weiszner Sándor, Melion József ifj, Reiter Lőrincz, Prohaszka Manó, Heythun Jaroslav.

Abony. Állomásfőnök: Lesska Vilmos. *Üzlet-gyakornok:* Deutsch Ármin.

Szolnok (új személy pályaudvar) Főnök: Böhm Lajos. *Hivatalnokok:* Fischer Izidor, Schwiger Lajos, Győrffy Gyula, Kotányi Zsigmond. *Üzlet-gyakornok:* Mauks Imre.

Szolnok (ó-teher pályaudvar.) *Főnök:* Horváth József, főkiadó. *Hivatanokok:* Csásár Imre, Stem Mór.

Szajol. Főnök: Daubravszky Sándor. *Hivatalnok:* Furtinger Ferenc.

Török-Szent-Miklós. Főnök: Babik József.

Fegyvernek. Főnök: Porpáczy Károly. *Üzlet-gyakornok:* Hennings Henrik.

Kisújszállás. Főnök: Rauschan Ede. *Hivatalnok:* Wohanka Gusztáv.

Karczag. Főnök: Longer Miklós. *Hivatalnokok:* Patek Emil, Szerdahelyi Kálmán.

Püspök-Ladány. Főnök: Bursik János *.Hivatalnokok:* Kovács Ferencz, Peterdy József, Zawirka Gusztáv, Richl József.

Berettyó-Újfalú. Főnök: Lichtfuss Ferencz. *Hivatalnok:* Osinger

Saáp. Főnök: Szalvendi János.

Fegyvernek. Főnök: Porpáczy Károly. *Üzlet-gyakornok:* Hennings János.

Mező-Keresztes. Főnök: Jelűnek Rezső.

Nagyvárad. Főnök: Kobsin Szilárd. *Alfőnök:* Istvánffy Nándor. *Hivatalnokok:* Rotter Ferencz, Bakos Pál, Párvy Mihály, Koch Ede, Figur Nándor, Pajer József, Kiss Bertalan, Zalabak Ferencz, Zalabak Karolina (ideigl. *személypénztárnoknő.), Tóth Gyula, Grodek Béla, Szénássy* György, Király József, Ginovszky Lajos. *Üzlet-gyakornok:* Pfeifer Róbert.

Puszta- Poó. Főnök: Diessl Kajetán.

Mező-Túr. Főnök: Spitzhitel Zsigmond. *Hivatalnokok:* Jáczó József, Holier Imre.

Gyoma. Főnök: Trammer Antal. *Hivatalnok:* Tanay Zsigmond.

Mezö-Berény. Főnök: Hanke Ferencz. *Hivatalnok:* Neufeld Vilmos. *üzlet-gyakornok:* Csepcsányi Kálmán.

Csaba. Főnök: Papp József. *Hivatalnokok:* Schmidt Károly, Mörmel Gyula, Latal Anna (idegi, *személypénztárnoknő.),* Thoma József, Osváth János.

Kétegyháza. Főnök: Szombathy Sándor. *Hivatalnok:* Havranek József.

Kurtics. Főnök: Witzel Nándor.

Arad. Főnök: Krans Alajos. *Alfőnökök:* Lazay Lajos, Hergovits Gyula. *Hivatalnokok:* Erhardt Fűlöp, Rímek József, Böhm József, Langsfeld Győző, Nida Nándor, Wailand Márton, Martinetz Rezső, Kremar József, Kremar Karolina (ideigl. személypénztárnoknő), Adamcsik István, Lesska Károly, Bemárdi István, Mayer Bemáth, Hibái Ferencz, Pecher József. *Üzlet-gyakornok:* Csicsmanczay Pál.

Kába. Főnök: Hubanek Mihály.

Szoboszló: Főnök: Galgóczy Ödön.

Debreczen. Forgalmi főnökség.

Forgalni főnök: Riedl Ede, *felügyelő. Távirdai ellenőr:* Werner József, mérnök. *Ellenőr:* Schölnaszt Antal. *Hivatalnokok:* Schmidthauer Gyögy, Richter József, Lichtenstein Miksa, Sedlacsek János.

Állomási szolgálat. Főnök: Westermayer Ferencz. *Alfőnök:* EderErnő. *Hivatalnokok:* Polacsek Lajos, Halász Gyula, Toppitsch Ignácz, Figur János, Csiszár Mihály, Drencsényi László, Tschada Manó, Jaeger Mihály, Trieber Lajos, Garimberti Henrik, Mirka Károly, Mirka Eleonora (ideigl. *személypénztárnoknő.),* Igaz János, Kimer Árpád.

Hadház. Főnök: Modes János.

Üjfehértó. Főnök: Lahee Ferencz. *Hivatalnok:* Druzilla József.

Nyíregyháza. Főnök: Wanka György. *Hivatalnokok:* Kappal József, Rosenfeld Mór, Heintz Antal, Czvaschy Károly, Steiner Jakab. *Üzlet-gyakornok:* Sijj Pál.

Királytelek. Főnök: Madurovicz Károly.

Tokaj. Főnök: Blqch Ignácz. *Hivatalnok:* Ploskál János.

Szerencs. Főnök: Lesska Ferencz. *Hivatalnokok:* Polanski Antal, Cech Károly, Guttmann Lajos.

Tisza-Lucz. Főnök: Knoblauch Ede Henrik.

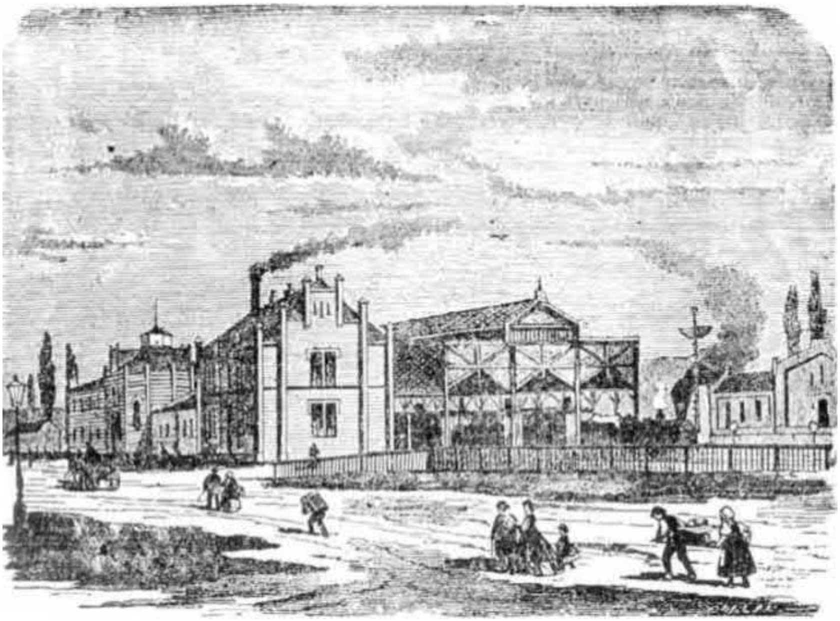
Miskolcz. Főnök: Patak Antal. *Hivtalnokok:* Stróbl Ferencz, Hausegger Henrik, Szkicsák Ferencz, Rőhringer János, Wucskó Márkus, Kohlé Tivadar, Hanasievicz Ignácz, Hanasievicz Ilona (ideigl. *személypénztárnoknő.),* Stern Márkus.

Szikszó. Főnök: Kottner János.

Forró-Encs. Főnök: Pfliegler Ede. *Hivatalnok:* Pfeifer Oszkár.

Hidas-Némethy. Főnök: Hennigs Gusztáv.

Csány. Főnök: Grosz Bernáth.



A KASSAI INDÓUÁZ.

Kassa. Főnök: Mandl Lajos Manó. *Alfőnök:* Molnár István. *Hivatalnokok:* Kaynár Vilmos, Vania Ignócz, Ulreich Gottlieb, Herczeg Vilmos, Dobr Ferencz, Dobr Josefa (ideigl. *személypénztárnoknő),* Friedl János, Otrocsák Ferenc, Thomek József, Kristóffy Gyula, Ducke Ferenc, Sveczeny Ferenc, Fáy Zsigmond, Turnusz Ferenc, Bogenglück László, Kohányi Kálmán, Alexy Béla, Veit Adolf.

CS. K, SZAB. OSZTRÁK ÁLLAMVASÚT

(később cs. k. szab. osztrák-magyar államvasuttárság)
Székhely: Becs Schwarzenberg-u. 17.
Cég: Cs. k. szab. osztrák államvasút.
Eng.: 1855. január 1-én és január 12-én szentesített eng. okin.

Magyarország legrégibb vasútja.

A vasút története.

A cs. k. szab. osztrák államvaspálya társaság által az osztrák államtól átvett (és 1891. évben XXV. te.-kel államosított) hálózat magyar vonalainak építését a volt *magyar központi vasúttársulat* kezdette meg; később az állam ezen vonalakat magához váltván, folytatta, de még befejezésük előtt az 1855. évi január hó 1-én kelt szerződés és engedélyokmányok szerint, az északi vonal elnevezés alatt ismeretes, és *Bodenbachtól Brünig és Olmüczig,* továbbá a délkeleti *Marcheggtől Szolnokig és Szegedig*í, terjedő államvasutat, több államjószágokkal, bánya és hutaművek-

kel együtt a, „császári királyi szabadalmazott osztrák államvaspályatársaság“ elnevezéssel alakult részvénytársulatnak adta el, jogot adván ennek egyszersmind, hogy a *szeged—temesvári* vasutat is, ha az azon megkezdett építkezések befejeztettek, üzletbevehesse és hogy vonalainak kiegészítése végett némely új vasutakat is építhessen.

Az 1855. évi február 13-án kötött egyesség szerint, a cs. k. szab. osztr. államvaspályatársaság megvásárolta a cs. k. szab. bécs—győri vaspályatársaságnak *Bécstől* a *Lajtha* melletti *Bruckig* kiépített és *Britektől Győrön* át *Ujszőnyig* építés alatt álló vasutját. Ezen egyezmény az 1856. évi április 28-án kelt engedélyokmánnyal hagyatott helyben, mely az állam vaspályatársaságnak azon jogot is biztosította, hogy a bécs—újszőnyi vasutat a marchegg—pesti vasúttal, esetleg egy a *Dunán* keresztül építendő híd által, vagy más módon, kapcsolatba hozhassa.

Czeglédtől-Szolnokig terjedő vasutat az államvaspályatársaság, az e tekintetben 1857. évi april 4-én kötött és 1858. évi január 19-én jóváhagyott szerződés szerint a cs. k. szab. tiszai vaspályatársulatnak engedgedte át.

A társulatnak 1855. évi január 1-én kelt okmányban adott engedélyezési idő tartama, az 1866. évi decz. 1-én kelt egyezmény szerint 1867. évi január 1-étől számítandó 99. évre hosszabíttatott meg.

Az 1870. évi XXVII. t. ez. 19-ik §-ának alapján a *valkányperjámosi* másodrendű vasút engedélyesei ezen vasútengedélyt erre vonatkozó minden jogaikkal és kötelezettségeikkel egyetemben a cs. kir. szab. osztrák államvaspályatársaságra ruháztak át.

A cs. kir szab. osztrák államvaspályatársaság a magyar Korona országaiban lévő vasutjai következők.

aj *Marcheggtől Pestig* és innét *Czegléden* és *Temesváron* át *Báziásig,*

bj *a jassenovai állomástól Oraviczán* át *Steierdorfig,*

c.) a Brucktól Győrön át *Ujszőnyig* teredő és

d) a valkány-perjámosi vasút.

Ezeken felül az említett társulatnak, a Lajthán túl fekvő államterületen még következő vonalai vannak:

a) Bodenbachtól Olmüczig és *Brünnig,*

b.) a Brünntől Bécsig illetőleg *Marcheggig* terjedő vasút és

c.) a Schőnautól-Znaimig nyúló összekötő szárny vasút.

A vasút szelleme idegen volt. Minthogy *Nyugat és Kelet* között, — Magyarország testén át vonulva, — a legrégibb kapocs volt ez a vasút: *dirigálni akarta az egész magyar közlekedés rendjét.* Tisza Kálmán miniszterelnök Bécsben és Budapesten próbálta a vasút államosítását keresztül vinni. A bécsi társaság azonban erről hallani sem akart. Tisza Kálmán erre a bécsi társaság kikerülésével Párisban a főrészvényesekkel megegyezett és ennek eredményeként 1832. június 8-án megkötötte az 1882. XLV. te. alapján az államszerződést és ezzel kapcsolatban 1883. április 14-én a forgalmi egyezményt. Ekkor került bele a vasút címébe a „*magyar*“ megjelölés. Azután a közgyűlést is felváltva Bécsben és Pesten tartották. A megváltásra nézve is .megállapodtak: 1895. január 1-re. De Baross már 1891. évben a XXV. tc.-kel államosított.

A vezetőség 1877 évben.

(amikor a mai Nyugati p. u. épült.)

Igazgatótanács.

Elnök: Báró Wodianer Mór

Igazgatótanácsosok: Gr. Breda Lajos, Baileux de Marizy, hg. Decazes Lajos, Eichtal Adolf, Germain Henrik, br. Heeckeren, gr. Hartik, Edmund, br. Mayrau Cajetán, Pereire Izsák, Pereire Henrik, br. Hardtl Károly, br. Seiler Gáspár, gr. Széchen Antal, br. Trenk-Tonder Henrik, gr. Nákó Kálmán, Surell A., Marquis d'Aymar de Chateaurenard Péter.

Párisi comité. Elnök: Pereire Izsák. *Alelnök:* Eichtal Adolf.

Tagok: Bailleux de Marizy, hg. Decazes Lajos, Germain Henrik, br. Heeckeren, Malet Károly, Pereire Henrik, Surell A., d' Aymar de Chateaurenard Péter, marquis.

Titkár: Ronna A.

Vezérigazgatóság.

Vezérigazgató: Bresson Lipót. *Vezérigazgató-helyettesek:* br. Engerth Vilmos, Kopp Emil.

Műszaki tanácsadó: Lecointe Alfréd.

Vezértitkár: Raspi Felix.

Jogtanácsosok: dr. Galba J., dr. Schuster F.

Építészeti igazgató: de Serres—WieczfTinszky Ágost.

Forgalmi igazgató: Reinhardt Lajos Pál.

Gépészeti igazgató: Polonceau Ernő.

Képviselőség Budapesten.

Vezérfelügyelő: Blasovits Károly, *Titkár:* Szommer Emil. *Irodafőnökök:* Smerzka Ferencz, Steinschneider Jakab. *Ügynök:* Robbillard Ernő, főmérnök.



A cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasut 1877. évben épült pályaudvara.

Állomásfőnök: Gottlieb József. *Állomás főnökhelyettes:* Littmann Izidor.

Forgalmi szolgálat. Főnök: Pravida Beria. *Forgalmi szolgálattevők:* Bogdánfy Mihály, Dagner Antal, Kapucziai József, Danovsky Richárd, Schlusske János, Novotny János.

Raktárfőnök: Hőnigschmidt József. *Raktárfőnök helyettes:* Schmatlak Ferenc.

Fűtőházfőnök: Kattus József. *Fütőházfőnök helyettes:* Philipp Antal.

Mozdonyfelvigyázó: Köstler Ignác. *Mozdonyvezetők:* Schier János, Havranek József.

Irodaszolga: Czemik Frigyes.

Főműhely főnök: Jirsch Venczel. *Főműhelyfőnök helyettes:* Ruthin-

Mérnökök: Mikolaschek Manó, Dohmann Ede. *Műsz. hiv.:* Schwarz ger Gotthard.
Hugó, Trebbin Vilmos.

Művezetők: Zöchling Frigyes, Schmidt Ignác, Brotzky Adolf, Mayer Jakab, Sprenger Jakab, Hackenmayer Adolf. *Számvevők:* Stransky Lajos, Récék József.

Pályafenntartás: Biberauer Tivadar.

CS. KIR. SZAB. KASSA-ODERBERGI VASÚT

Székhely: Budapest Széchenyi-utca 7.
Cég: Cs. kir. szab. kassa-oderbergi vasút.
Eng.: az 1866· július hó 26-iki légi. helyr. kiadott engedélyokirattal.

A vasút története.

1866. június 26-án egy belga vasútépítő társaság, névszerint: Riche *testvérek* és brüsszeli érdektársaik, valamint a velük egyesült *Forgách Antal gróf* legfelsőbb helyről engedélyt nyertek egy *Kassa-Oderberg* között létesítendő fővonalra és ebből Kassán kiágazó és *Eperjesig vezetendő* szárnyvonal megépítésére.

Ezenkívül előjogot kaptak egyszersmind a cs. kir. szab. bécs-újszőnyi vasúthoz csatlakozó zsolna-komáromi és a cs. kir. szab. - Károly Lajos vasúthoz csatlakozandó eperjes- przemysl vasútvonalak megépítésére. Pénzük azonban ehhez a vállalkozáshoz nagyon kevés volt, s így kormány-kedvezményeket kértek, és kaptak 1866. június 30, illetve 1867. június 22-én.

így sem boldogultak. Végre is a vasútengedélyezési jogviszony 1869. április 21-én a megkötött szerződés értelmében az Angol-Osztrák Bankra szállt. A vasútépítést hat éven belül be kellett fejezni. A bécsi igazgatóságot feloszttották és ennek helyébe Pesten, Széchenyi-u. 7. sz. alatt egy főigazgatóságot állítottak fel. Az építés vezetésére egy külön építési igazgatóságot neveztek. 1869-től—1872-ig épült. Az utolsó rész Abos-Igló között 1872 március 18-án nyílt meg. Megnyitási sorrend egyébként a következő: teschen-oderbergi szakasz 1869 február 1. — a kassa-abos-eperjesi 1870 szeptember 1. — a zsolna-teschení 1871. január 8. — a poprád-zsolnai 1871. december 8. — az igló-poprádi 1871. december 12-én és a már fentemlített utolsó rész 1872. március 18. A pálya egész kiterjedése eredetileg 367 km. volt, melyből 63 km. az osztrák rézs. Az egész pálya fölszereléssel és minden tartozékával együtt közel 66 millió forintba került. A kassa-oderbergi vasút üzletkezelése alá az idők folyamán

az eperjes-tarnowi, a csácza-zwardoni államvasuti vonal 1891-ben ugyancsak ez évben a gölnicbánya-szomolnokhutai vonal, az árvavölgy és zsolna-rajeci h. é. v. 1899-ben és a rózsahegy-korytniczai h. é. v. 1906-ban.

1894-ben megépítették és 1895. szeptember 1-én üzembe helyezték a nagylomnic-tátralomnici h. é. v. és 1896. július 29-én üzembe helyezett csorbatói fogaskerekű vasútat. — Az összeomlás után a cseh-szlovák kormány vette kezelés alá a vasútvonalakat. A volt magyar vasúti személyzet leginkább Budapesten a Székesfőváros üzemeiben, Délivasútnál és a B. H. É. V.-nél helyezkedett el.

Igazgatóság. Elnök: Báró Vay Miklós.

Igazgatósági tagok: Aebly Adolf, Bocskay Ignácz, Dr. Busbach Péter, Deutsch Bernát, Földváry Miklós, Loisch Ede, Alsó—Russbachi Mayer Háíael.

Felügyelő bizottság: Bún József, Barvits Albin, Hannover Miksa, Schweiger Márton.

Főigazgatóság Budapesten.

Főigazgató: Vicomte De Maistre Arthur.

Főigazgató helyettes: Ságody István vezérfelügyelő.

Titkár: Seidl Ambrus.

Központi iroda. Főnök: Dukavits István, *felügyelő. Kiadó:* Bittsányi Károly. *Iktató:* Bawlitza Albert. *Hivatalnokok:* Hackel Venczel, Szitár Ignácz.

Könyvvivőség és pénztár. Főnök: Fáik Henrik, *főfelügyelő. Könyvvivő:* Holletschek Alajos. *Főpénztárnak:* lovag Kochanowszky Gyula. *Pénztár ellenőr:* Hern Gusztáv. *Hivatalnokok:* Gróf Ignácz, Sitta Károly, Wacker Hermann, Müller Lajos.

Anyagszer-kezelőség. Főnök: Grucker Emil,*felügyelő. Anyag-ellenőr:* Valatin Tivadar. *Hivatalnokok:* Hánrich János, Wallenfels Ede. *Műszaki üzlet. Főnök:* Jopst Albert, *felügyelő. Irodafőnök:* montedegói Albert Adolf. *Iroda-alfőnök:* Hoffmann Sándor.*Távirda-mérnök:* Neuhold János. *Hivatalnokok:* Holly Antal, Wiedermann Jenő, Hermann János, Kalmár Károly, Petrini Hugó, Jurenak Ede. *Kereskedelmi üzlet és ellenőrség. Főnök:* Rindskopf Fülöp, *főfelügyelő. Kereskedelmi ügynök:* Bacher Lajos *felügyelő. Felszólamlást iroda főnöke:* Kant Antal. *Ellenőrzési iroda főnöke:* Gruber József. *Üzlet-ellenőr:* Willheim Gusztáv. *Visszatérítési iroda vezetője:* Hausz Zsigmond. *Hivatalnokok:* Garlathy Geiza, Malomhegyi István, Brauneis József, Moravetz Adolf, Kolb József, Francisci Károly, Kintner Antal, Szekula Gyula, Seemüller Bernát, Gráf István, Tümböck Géza, Krüne Ágos, Siegfried Victor, Tamasits Ferencz, Schmiedt Richard, Palesko Ottmár.

Gépészeti és műhelyszolgálat. Főnök: Scharff Alajos, *főfelügyelő. Felügyelő:* Schwach Henrik. *Főmérnök:* Ludvig György. *Mérnök:* Schlesinger Valentin. *Hivatalnokok:* Heinrich Károly, Garavicini Antal, Gróf Károly.

Építés és pályafentartás. Főnök: Hagemeister Károly, *főfelügyelő. Főmérnökök:* Kail Adolf, Wagner Károly. *Pályafentartási ellenőr.* Manchen Henrik. *Mérnök:* Riegersperger Ferencz. *Iroda-alfőnök:* Böck Alajos. *Hivatalnokok:* Joksch Alajos, Schmitt Gusztáv, Virányi Ágost. *Rajzolók:* Széher Zoltán, Hochholzer Károly, Zeiler Béla.

Egészségügyi szolgálat. Főorvos Dr. Herrman Sámuel.

Vonalszolgálat. I. Műszaki és kereskedelmi üzlet.
Üzletvezetőség Teschben.

Üzletvezető: Illich Ferencz, *felügyelő. Üzletvezető-helyettes:* báró Starnfeld—Weltzl Alfréd.Vizsgáló: Kohn Károly. *Üzlet-vizsgáló:* Glauber Antal. *Kocsi-intéző:* Krahérek Ferencz. *Távirda-ellenőr:* Brosnowits József. *Gyűjtő-pénztárnok:* Kellner Alajos. *Gyűjtő-pénztári hivatalnok:* Stiller Wenczel. *Tartalék-hivatalnokok:* Kapitain Tivadar, Fischer Felix, Höhr Ferencz, Ziegler Tivadar, Báró Kloch Károly, Omeisz Gábor.

Állomások.

Kassa. Főnök: Báró Brettschneider József. *Hivatalnok:* Weber János.

Abos. *Főnök:* Brogyányi Gábor. *Hivatalnok:* Adelsberger Ferencz.

Kis-Ladna. Állomási elöljáró: Ruska Valentin.

Margiczán-Göllnitz. Főnök: Jarabin Leopold.

Istvánhuta. Állomási elöljáró: Szentiványi József.

Krompach. Főnök: Adriányi Kálmán. *Hivatalnok:* Fischer Hermann.

Sz.-Olaszi-Várállya. Főnök: Irányi István.

Márkusfalva. Főnök: Dittrich Otto. *Hivatalnok:* Czerny Oscar.

Igló-Lőcse. Főnök: Holemia Rudolf. *Hivatalnokok:* Báró Pillersdorff Erwin, Filla Ede. *Gyakornokok:* Volcz József, Bánó Jenő.

Káposztafalva. Állomási elöljáró: Jakobs Mihály.

Poprád-Fclka. Főnök: Pajer Gusztáv. *Hivatalnok:* Szeles György. *Gyakornokok:* Justh Kálmán. Adriányi Kornél.

Lucsivna. Főnök: Scholz Viktor. *Gyakornok:* Szomory János.

Hochwald. Állomási elöljáró: Koos Albert.

Vasecz. Állomási elöljáró: Láng József. *Hivatalnok:* Macsányi György.

L*iptó-Újvár. Főnök:* Brezina Gyula. *Gyakornok:* Farkas László.

Liptó-Sz.-Miklós. Főnök: Grosz Miklós. *Hivatalnokok:* Keszler Frigyes, Platz Vilmos.

Párisháza. Állomási elöljáró: Demeter Aurél.

Te pia. Főnök: Kröpfl Emil.

Rózsahegy. Főnök: Schmidt Sándor. *Gyakornok:* Szenígyörgyi Lajos.

Lubochna. Főnök: Hubner Ottokár.

Kralován. Főnök. Franki Rudolf.

Turány. Állomási elöljáró: Bayer Ernő.

Ruttka. Főnök: Topitzer Ferencz. *Hivatalnokok:* Petricsek János, br. Gagern Ernő, Kopeczek Ferencz. *Gyakornok:* Filla Lajos. *Távirdász:* Goldstein Adolf.

Varin. Főnök: Rebeck Rudolf.

Zsolna. Főnök: Földi Antal. *Hivatalnokok:* Berger József, Holletschek Viktor.

Kisutza-Ujhely. Állomási elöljáró: Plapperer József.

Csácza. *Főnök:* Bemard Ede. *Hivatalnok:* Hermann János. *Gyakornok:* Chlebowszky Leopold.

Jablunka. Főnök: Schiffert Ferencz. *Hivatalnokok:* Sommer József, Bernárd Antal.

Trzinietz. Főnök: Portenschlag József. *Hivatalnok:* Waleczek Konrád.

Teschen. Főnök: Schicke Ferencz. *Hivatalnokok:* Neiszer Mihály, Langer József, Fiala Károly, Friedl Elek. *Gyakornok:* Miskolczy Alfréd.

Karwin. Főnök: Huml László. *Hivatalnokok:* Spitzer Náthán, Klein József.

Dombrau. Főnök: Magg József. *Hivatalnokok:* Chowanetz Ignácz, Zohner Lipót.

Oáerberg. Főnök: Gallent Jakab. *Alfőnök:* Jung Henrik. *Hivatalnokok:* Heinrich Antal, Arenstorff Guido, Ostheim Albert, Schwarz Ede. *Távirászok:* Souschek Alajos, Mechel Antal.

Eperjes. Főnök: Melczer Gyula. *Hivatalnokok:* Klein Felix, Matherny Lajos.

Vonatmozgósítási szolgálat. Vonatmozgósítási főnökség Teschben.

Főnök: Koniakowski Ferdinand, *főmérnök. Vonatmozgósítási hivatalnokok:* Rampel József, Dluhos Ferencz, Springer Viktor.

Fűtőházak. Kassán. Fűtőházvezető: Kőházy Ferencz.

Iglón. Fűtőházvezető: Schvőder Emil. *Hivatalnokok:* Miskolczy Alajos, Senger Endre.

Liptó-Szt.-Miklóson. Mozdonyfelvigyázó: Reinitz Lipót.

Ruttkán. Fűtőházvezető: Rauscher Miksa. *Hivatalnokok:* Dumbovic István, Mischke Ferdinand.

Oderbergben. Fiókműhely-főnök és fűtőháziőnök: Benesch Frigyes.

Műhelyszolgálat. Főműhely Ruttkán. Főnök: Brandtweiner Mór. *Hivatalnokok:* Saager Ferencz, Stransky Ferencz.

Fiókműhely Oderbergben. Főnök: Benesch Frigyes. *Hivatalnok:* Pulsator József.

Anyagfőraktár Ruttkán. Főnök: Báró Gágern Ferdinand. *Hivatalnok:* Schrödlein József.

Anyagszertár Oderbergben. Hivatalnok: Hauff Miksa.

Pályafentartási szolgálat. Pályafentartási főnökség Iglón. Főnök: Zaiez József, *felügyelő. Főnökhelyettes:* Schwendt Gusztáv, *főmérnök. Mérnök:* Gschöp Ede. *Hivatalnok:* Müller Lőrincz.

Pályfentartási szakaszok. I. szakasz Eperjesen. Szakaszvezető: Fleischer Márk. *Mérnök:* Dessewffy Ferencz.

II. szakasz Iglón. Szakaszvezető: Báró Neugebauer Károly.

III. szakasz Poprádon. Szakaszvezető: Doletschko Ferencz.

ÍV. *szakasz Rózsahegyen. Szakaszvezető:* Fibiger József. *Hivatalnok:* Angyal István.

V. *szakasz. Zsolnán. Szakaszvezető:* Kirschbaum Gyula. *Gyakornok:* Nemtsák Sándor.

VI. szakasz Teschenben. Szakaszvezető: Gregor Antal. *Mérnök:* Steficéi Ferencz. *Hivatalnok:* Klapka Adolf.

ELSŐ ERDÉLYI VASÚT

Székhelye: Budapest Feldunasor.
Czég: Első erdélyi vasút.
Engedély: 1866. évi augusztus 18. legfels. eng. okm.

A vasút története.

Az Első Erdélyi Vasút-társulat 1866. augusztus 16-án kapta Őfelségétől engedély okmányát. Ennek a vasútnak gondolata Széchenyi István gróf által az 1848-ik országgyűlés elé terjesztett *„Javaslat a közlekedés·*

ügy rendezéséről“ című tervezetében már megtalálható. Az osztrák kormány 1851-ben már tanuimányoztatta a vonalat és a *„Birodalmi vasút hálózati programmban“*-ban (1. 149. old.) fel is vette, de kivitelre nem került. 1856-ban Báró Rothschild testvérek, (bécsi bankárok) folyamodtak is az *arad-nagyszeben-brassói* vonal engedélyéért, de meggondolták és a terv, terv maradt. A pénzpiac válságba jutott. Nyolc esztendeig a megvalósításra senki sem vállalkozott. Az államkormány kihasználva a fokozódó éhínséget, elhatározta, hogy az államkincstár terhére olcsón kiépíti *Aradtól Alvincen* át *Károlyfehérvárig* és majd drágán valamelyik társaságnak a nyakába varr ja. Pénze azonban nem volt. Egy bécsi hitelintézettel és a tiszavidéki vasúttal meg is állapodott, mely szerint 5 millió forintot kölcsön vesz a bécsi banktól, a tiszavidéki pedig a munkálatokat vezeti. Meg is kezdték az építést. De még 1866. év nyarán is — noha három és fél millió frt. elfogyott, — még csak a földmunkáknál tartottak. *A brassói bánya és huta egylet* — mint elsősorban érdekelt fél, — nem nézhette ezt a kelletlen, keserves építkezést: úgy erre a fővonalra, valamint a Zsilvölgyben építendő *piski-petrozsényi* vasútra kérte és kapta meg 1866. augusztus 16-án a legfelsőbb engedélyt. *Fürstenberg, Miksa Egon, gróf Chotek Ottó* és *Haber Lajos* voltak az engedélyesek. Az arad-*gyulafehérvári* 211 km. fővonal 1868. december 22-én, a *piski-petrozsényi* 79 km. hosszú szárnyvonal pedig 1870. augusztus 28-án adatot át a közforgalomnak.

Mindkét vonalat: 1884. január 10-én (1884. XXIX. te.) államosították.

Igazgatóság.

Elnök: gróf Chotek Ottó, cs. kir. kamarás.

Alelnök: id. Linsbergi báró Haber Lajos.

Igazgatósági tagok: Ferenczi Freund Károly, Kandó Kálmán, Kendefy Árpád, Laczkó Antal, báró Nopcsa Ferencz, Dr. Mandelló Károly, Pilisy Lajos, ifj. gróf Ráday Gedeon, Várady Gábor, báró Wodianer

Felügyelő bizottság: Rendes tagok: Benke Gyula, Dr. Kuncz Jenő és Dr. Fest Aladár.

Póttagok: Grünwald Bernát, gróf Hugonnay Béla és Chimani Miksa.

Vezérigazgatóság.

Vezérigazgató: Ferenczi Freund Károly, a cs. kir. vaskőrenarend lovagja.

I. osztály. Általános igazgatás és anyagkezelőség.

Központi felügyelő s osztályfőnök: Kanovics Aladár, a cs. kir. török Medj.-rend IV. osztályú birtokosa.

Titkár: Bukovinszky Arthur. *Főszámvizsgáló:* Wawrinetz Ignácz.

Számvizsgáló: Weckebrod Ervin. *Segédhivatalvezető:* Hábory Károly.

írnokok: Korb János, Femenic Antal, Mayer Richard.

Számvizsgáló gyakornok: Berger Károly.

II. osztály. Forgalom és üzlet.

Központi *felügyelő:* Schubert Antal.

Felügyelők: Hanning József, Hendl Béla.

Számvizsgáló: Kőhalmy József.

Számvizsgáló gyakornok: Charváth Ede.

Üzletgyakornokok: Sánta Jenő és Steiner Soma.

III. osztály. Vonatmozgosítás és műhelyi szolgálat.

Központi felügyelő: Eder Gottfried.
Felügyelő: Roschig Béla. *Főmérnök:* Landthaler Gyula.
Mérnöksegéd: Lőwy Zsigmond. *Mérnökgyakornok:* Hakhofer József. *Számvevőgyakornok:* Branick János.

IV. osztály. Pályafentartás és felügyelet.

Központi főfelügyelő: Száhlender Károly.
Főmérnök: Petzold Gusztáv. *Mérnök:* Weimess Gyula.
Mérnöksegédek: Kasper Gusztáv, Kovács Ákos, Tenczián Ottmár.
Mérnökgyakornokok: Popper Márk, Paksy Dezső és Buzássy Albert.

V. 1. osztály Könyvvivőség.

Könyvivő: Zsivkovics József. *Számvizsgáló segéd:* Wessely Antal.
Kiadó: Albrecht Frigyes. *Számvevő-gyakornok:* Rónay Lajos.

V. 2. osztály. Központi pénztár.

Főpénztárnak: Taschler József.

V. 3. osztály. Üzletbevételi ellenőrzés.

Főszámvizsgáló: Madurovicz Gyula. *Számvizsgáló:* Lencek György.
Számvizsgálósegédek: Reisinger József, Hassak Henrik.

V. 4. osztály. Üzletkiadási ellenőrzés.

Főmérnök: Strauss János.
Mérnök: Mailand Károly, Lázár Elemér.
Számvizsgálósegéd: Ebert József.
Számvevő gyakornok: Szerepkovszky Tódor, Vilcsek Károly, Wachl Ferencz, Chlumszky Manó, Weltner Samu, Klimstein Mihály.

A közp. leszámoló hivatalhoz Bécsben beosztva:

Főkiadó: Hanslik Antal. *Főkiadósegéd:* Hoffmann Antal.
lmok: Dworzak Sándor.

Üzletvezetőség.

Aradon.

Üzletvezető: Stiny Lénárd főfelügyelő.
Felügyelő: Pékár Károly.
Forgalomellenőrzési számvizsgáló: Markó Adolf.
Távirdaellenőr: Sigmund Sándor.
Kocsiellenőr Némethi Antal.
Mérnök: Molitorisz Gusztáv.
Gyüjtőpénztámok: Aradon Nagy István.

Állomások.

Aradon. Forgalmi szolgálat.
Állomási főnök: Raichhard Alajos, kiadósegéd.
Üzletgyakornok: Margetsch Antal.

Vonatmozgósítási szolgálat.

Fűtőházvezető és mérnöksegéd: Meixner Károly.
Győrök. Főnök: Szmetena Károly, *üzletgyakornok.*

Paulis kiadó-őr: Maliár István.
Radna-Lippa. Forgalmi szolgálat.
Állomásfőnök: Manojlics Győző, *üzletgyakornok.*
Üzletgyakornok: Veress Dezső.

Pályafentartási szolgálat I. szakasz.

Vonalfőnök: Pawlas Ede, *mérnök.*
Mérnöksegéd: Nubek Károly. *Mérnökgyakornok:* Vuits László.
Konop. Főnök: Weiler Antal, *állomás-felvigyázó.*
Berzova. Főnök Marschall József.
Suborsin. Forgalmi szolgálat. Főnök: Balázs Árpád.
Kiadósegéd: Jarosch János.

Pályafentartási szolgálat. II. szakasz.

Vonalfőnök: Hannék János, *mérnök.*
Zám. Főnök: Lőhr József.
Guraszada, kiadó-őr: Pády János.
Maros-Illye. Főnök: Grünblatt Samu.
Branyicska, állomás felvigyázó: Kompanasz János.
Déva. Forgalmi szolgálat. Főnök: Maskaric Manó.

Pályafentartási szolgálat. III. szakasz.

Vonalfőnök: Böss Gyula, *mérnök.*
Piski. Állomási szolgálat. Főnök: Stiasny Nándor, *főkiadó.*
Kiadósegédek: Toppitsch Károly, Cseh Lajos.
Uzletgyakornokok: Paulé Iván, Guttmann Isidor.
Teleptanító: Ulrich Márton.
Műhelyi szolgálat. Műhelyvezető: Györkös Ferencz, *mérnök.*
Mérnöksegéd: Münszter Alajos. *Mérnökgyakornok:* Kopp Tivadar.
Számvevő-gyakornok: Kropacsek Ferencz, Schotsch Károly.
Számvizsgáló: Tiboldi Ábel.
Fűtőházi szolgálat. Fűtőházvezető: Krader Vilmos, *mérnök.*
Számvezeto-gyakornok: Tschurtz Nándor.
Anyagszertári szolgálat. Főnök: Bründl Antal, *számvezető.*
Számvezető-gyákornok: Wuja Sándor.

Pályafentartási szolgálat. IV. szakasz.

Vonalfőnök: Kudernatsch József, *főmérnök.*
Mérnökgyakornok: Wolff Vincze.
Szászváros. Főnök: Konerth István, *kiadósegéd.*
Sibót, állomási felvigyázó: Wirkler János.
Alvincz. Főnök: Graser János, *kiadósegéd.*
Üzletgyakornok: Puhala Zsigmond.

Pályafentartási szolgálat V. szakasz.

Vonalfőnök: Ziennern János, *mérnök. Mérnökgyakornok:* Buócz Adolf.
Gyulafehérvár. Főnök: Conrad Ferencz, *kiadósegéd,*
Üzletgyakomókok: Thomay Hugo, Dorner Mihály, Marvevich Péter, Mátray Elemér, Páljános Zsigmond.
lmok: Hittzing János.
Zeykfalva-Kalan. Főnök: Sonnleitner Ferencz, felvigyázó.
Russ. Főnök: Somogyi Aladár.
Vár ally a-Hátszeg. Főnök: Buday Nándor, *kiadósegéd.*

Puj. Főnők: Dörner János, *kiadósegéd.*
Banitza. Főnök: Matzky József, *felvigyázó.*
Krivadia. Főnök: Zsigmond Ferencz.
Petrozsény. Főnök: Engberth János, *kiadósegéd.*
Üzletgyakornokok: Albert Arthur, Margetsch Tivadar.
Fűtőház. Fűtőházvezető: Vincze József, *mérnökgyakornok.*

Pályafentartási szolgálat. VI. szakasz.

Vonalfőnök: Damis Hubert, *mérnök.*
Mérnöksegéd: Klopsch Győző. *Mérnökgyakornok:* Hodossy Kálmán.

PÉCS-BARCSI VASÚT

Székhely: Budapest Lipót templomtér 2.
Cég: Kir. szab. Pécs-barcsi vasút.
Eng.! 1867. évi május 2-án szentesített eng. okin.

A pécs-barcsi vasút az 1867. évi május 2-án szentesített engedélyokmányok alapján épült. Engedélyesei: *a cs. k. szab. Dunagőzhajózási társasága* a *darmstadti Kereskedelmi és Iparbank és Cramerklett Nürnberg* voltak. Pécsről (Üszögről) Szigetváron át Barcsig terjedő 68 kilométeres* vonalat 1868. május 6-án adták át a forgalomnak. A budapest-pécsi vasút, 1889. évben történt államosítása óta a Máv kezelte a pécsi-barcsi vasút számlájára. Üszögön a mohács-pécsi vasúttal, Barcson (azóta államosított) Déli vasúthoz csatlakozott.

Igazgatóság.

Elnök: Harkányi Frigyes. *Alelnök:* Gr. Zichy Nándor.

Igazgatósági tagok: Bánffay Simon, Herz Gyula, Gr Nemes Vmcze, Cassián Márton lovag, Báró Vécsey Sándor.

Felügyelő bizottság: Dr Kovátsy Sándor, Medgyasszay István, Holl Albert, Robitsek Sándor.

Központi iroda Budapesten.

Irodafőnök: Pollák Lajos, *főkönyvivő. Titkár:* Dr. Hauser Adorján.

Üzletvezetőség Pécsett.

Üzletvezető: Kellemfy *Károly. Üzleti felügyelő:* Schnaidt Károly.

Főmérnök: Dietz Dániel. *Üzleti mérnök:* HlatkyEde. *Távirdász:* Pákay József. *Műhelyi alfőnök:* Kanka Henrik. *Üzleti könyvivő:* Müller Ignácz. Üzleti *pénztárnok:* Platz Ferencz. *Vizsgáló:* Neumann János.

Vonalszolgálat.

Barcs (déli vasút állomás) Sey József, *a pécs-barcsi vasút képvise lője.*

Dar&ny. Főnök: Kées Károly.

Szigetvár. Főnök: Knezevich Antal. *Árú-kiadó:* Kihmer Antal.

*) Helyesbítendő a Tominac: *„Magyar szent korona országainak vasutat 1845—1904“* 6. old. 24. tétel.

Személypénztárnok: Vida Ferencz.

Szent-Lőrincz. Főnök: Kirsch Gyula.

Pécs. Főnök: Schibinger Ferencz. *Kiadók:* Cserny Géza, Schuhmann János. *Teher-pénztárnok:* Mangold Kálmán. *Raktár-hivatalnokok:* Pethő János, Kniersch Mór.

Üszög, (a mohács-pécsi vasút állomása) *Hivatalnok:* Kuriczka József,

ALFÖLD-FIUMEI VASÚT.

Székhelye: Budapest, Akadémia-u. 18.
Cég: Alföld-fiumei vasút nagyvárad-eszéki része.
Engedély: 1868. évi VIII. t. c.

Az alföld-fiumei vasút eszméje: *Kossuth Lajosé.* Az 1843. évi országgyűlésen is szóba került. A vasút irányát felvette közlekedési programmjába az államkormány is (1. 149. old. 7. tét.) azonban a megvalósításhoz pénze nem volt.

1862-ben egy társaság engedélyt kért *Nagyváradtól-Csahán, Szegeden, Szabadkán* át a *Dunáig* vezetendő fővonalra és Szentes-Zombor-Bajára vezetendő szárnyvonalra. 1863. március 29-én meg is kapta az engedélyt. Az előmunkálatok oly gyors ütembe folytak, hogy 1863 augusztus 24-én a Csaba-Szeged közti szakaszon már a közigazgatási bejárás is megtörtént. Az ínség gyorsította a munkát. 1864. május 3-án már a Dunától *Eszékig* és innen *Fiúméig* kiépítendő vasútra is megkérték az engedélyt. De közbe jött a bőtermés és a konkurrencia. A munka megállt. 1866. évben újból nekikezdtek és 1867. február 17-én már *Szeged-Szabadka* között is megtörtén a közigazgatási bejárás. Az alkotmányos rend helyreállítása után a konkurrencia (Magyar általános Hitelbank, a cs. kir. szab. Ipar- és Kereskedelmi Hitelintézet, a darmstadti Kereskedelmi- és Iparbank, Héber Sámuel, gróf Károlyi György és Sándor, Kőnigswarter Móricz, báró Rothschild Anselm, Schey Frigyes, Schnapper Antal, Schossberger S. M. és fia, Sina Simon, Todesks Hermann fia, Trefort Ágost, Wodianer Móric és Albert) is engedélyt kértek s a szemben álló felek megegyeztek. Az új kormány szerződést kötött velük és az 1868. június 20-iki VII. te. alapján a vasút kiépítése meg is történt.

A szeged-zombori szakasz (101 km.) 1869. szeptember 1-én.

A csaba-hm. vásárhelyi szakasz (64 km.) 1870. június 16-án.

A hm. vásárhely-szegedi szakasz (24 km.) 1870. november 16-án.

A zombor-eszéki és eszék-villányi szakasz (113 km.) 1870. dec. 20-án.

A nagyvárad-csabai szakasz (87 km.) 1871. szeptember 14-én.

A dunai gőzkomp második útja 1871. november 11-én adattak át a közforgalomnak. Ez utóbbi, Gombos-Erdőd között épült Dunahíd üzembevétele után megszűnt, (fényképfelvételt 1. a 289. oldalon.) Az egész vonalhálózatot az 1884. XXXIX. tc.-kel államosították.

A központi igazgatás és választmány létszáma:

Igazgatóság.

Elnök: Báró Kochmeister Frigyes. *Alelnök:* Herz Gyula.

Igazgatósági tagok: Csengery Antal, Fuchs Rezső, Harkányi Károly, Lukács Antal, Báró Mayrau Róbert, Báró Podmaniczky Frigyes, Pulszky

Ferencz, Schossberger Zsigmond, Trefort Ervin, Tschögl János, Ujfalussy Miklós, Wahl Albert.

Felügyelő bizottság: Dr. Floch Henrik, Hilbert Mór, *pénzügyi tanácsos.* Mandello Hugo, Trebitsch Ignácz.

Központi üzletigazgatóság.

Üzletigazgató: Wahl Albert. *Hivatalnok:* Reiner Bertalan.

I. Titkárság.

Igazgatósági titkár: Gronovszky Márton.

Jogtanácsos: Dr. Tóth Ferencz.

*Kiadóhivatali főnöl*c: Paulay Lajos.

Fogalmazók: Tressinszky István, Kalina József.

Kiadói hivatalnokok: Haas Ármin, Máró Endre, Farkas Kálmán. Póck Ignácz, Tóth Alajos, Tarr Alajos, Fischer Jakab.

Kiadói dijnok: Rédl Rezső, Pribis Ferencz, Weiss Imre.

II. Pályafentartás.

Felügyelő: Mikolay Ferencz!

Főmérnök: Réczey Gyula. *Mérnök:* Schmidt Adolf.

Segédmérnök: Tiszay Kálmán. *Hivatalnok:* Argény József.

III. Vonatmozgósitás.

Felügyelő: Bohátsch Nándor.

Hivatalnokok: Stangl Gyula, Langerth József, Haszmann János, Baráth Ferencz

Ideiglenes hivatalnok: Trexler Károly.

Díjnokok: Gáspárdy Antal, Steiner Ágoston, Buócz Ágoston.

IV. Forgalom.

Irodafőnök: Melczer Gusztáv.

Hivatalnokok: Waldhausel József, Teslér Ráfael, Schober Lajos, Schneider Béla, Bobalich Gyula.

Kereskedelem.

Irodafőnök: Szalay Győző.

Hivatalnokok: Berka Libor, Wolhadt Ernő.

Ideiglenes hivatalnokok: Jaskovszky Ottó, Sertich Alajos.

Díjnokok: Scholcz Károly, Kéler Győző.

Visszkereset.

Irodafőnök: Plaschka Manó. *Hivatalnok:* Vlaszaty Ferencz.

V. Ellenőrség.

Felügyelő és főnök: Huberth Károly.

Bevételi ellenőrség.

Irodafőnök: Wendler Henrik. *Iroda-alfőnök:* Todl Adolf. *Hivatalnokok:* Rie Károly, Shvoy Kálmán, Thold József, Morvay János, Szvetenay Incze.

Díjnok: Kohaut Ödön.

Kiadási ellenőrség.

Irodafőnök: Wosahlo Ede. *Iroda-alfőnök:* Formanek József.
Hivatalnokok: Kaczander Dávid, Mayer Lajos, Zahradnitzky Ferencz.
Ideigl. hivatalnok: Jamricska Antal.

Központi leszámítoló hivatal Bécsben.

Hivatalnokok: Zavadil Károly, Schauhuber Lipót, Hoffmann Venczel, Hauke Ede.

VI. Anyagszerkezelée.

Felügyelő: Rosenberg Károly. *Irodafőnök:* Stockinger János.
Hivatalnok: Carandini Guidó. *Díjnok:* Schőberg Samu.

VII. Könywivőség.

Főkönyvvivő: Rie Ernő. *Könyvvivő:* Chimani Lajos.
Hivatalnokok: Sauerpreis István, Mezei Zsigmond, Kirschveng Lázár.

Főpénztár.

Főpénztámok: Kuttner Izidor. *Ellenőr:* Kreibig Miklós.

Helyi- és vonal-szolgálat Forgalmi szolgálat Szegeden.

Forgalmi főnök: Krámer János. *Távirdai ellenőr:* Würtzler Vilmos.
Vizsgálók: Herodek Márton, Schmid József.
Forgalmi hivatalnokok: Péter Gusztáv, Ficzka Ede, Spitzer Pál.
Ideiglenes hivatalnokok: Polacsek Ede, Dittrich János.
Díjnok: Goldstein Zsigmond.

Gyüjtőpénztár.

Gyűjtő-pénztárnok: Kraschovitz Gyula.

Anyagszertár Szegeden.

Szertári főnök: Skéth József.
Hivatalnokok: Gerbert Albert, Putz Lipót.

Pályafentartási szolgálat.

I. Nagyváradon.

Osztálymérnök: Herczegh Miklós. *Segédmérnök:* Emey Gyula.

II. Csabán,

Osztály mérnök: Brock Frigyes. *Segédmérnök:* Medveczky Zsigmond.

III. Szegeden.

Osztálymérnök: Jobbágyi Ottó. *Segédmérnök:* Eissen Sándor.

IV. Szabadkán.

Osztálymérnök: Kossitzky János. *Segédmérnök* Naszluhácz Pál.

V. Zomboron.

Osztálymérnök: Harmos Béla. *Segédmérnök:* Wintergerst Ferencz.

VI. Eszéken.

Osztálymérnök: Faragó Gyula. *Segédmérnök:* Deutsch Adolf.

Vonatmozgósítási műhely s fütőházi szolgálat.

Vonatmozgósítási és műhely Szegeden.

Főnök: Kappes Károly.
Alfőnök: Schebella János. *Segédmérnök:* Breuer Lajos.
Művezetők: Kuntmann Ágoston, Schimmel József.
Hivatalnokok: Gazibara Milán, Jerics Budimir, Schmidt Rudolf, Morvay Lajos.
Ideiglenes hivatalnok: Símig Ignácz. *Díjnok:* Sedlacsek Károly.

Fűtőház Szegeden.

Fűtőházi főnök: Gasztány Sándor. *Hivatalnok:* Rostkovicz Péter.

Fűtőház Eszéken.

Fűtőházi főnök: Pollák Károly. *Hivatalnok:* Grúber József.
Díjnok: Gulnerics László.

Kompátkelési szolgálat. Gomboson.

Mérnök: Stelczel Frigyes. *Kompvezető:* Walter Endre.
Hivatalnok: Pieber Antal.

Egészségügyi szolgálat. Budapesten.

Főorvos: Dr. Purjesz Zsigmond.

Pályaorvosok:

Nagyváradon: Dr. Kálmán Izidor.
Szalontán: Dr. Balogh Elek.
Gyulán: Dr. Hoffer Sámuel.
Csabán: Dr. Molnár Antal.
Orosházán: Dr. Perger József.
H.-M.-*Vásárhelyen:* Dr. Iritz Ignácz.
Szegeden: Dr. Rotányi Károly.
Szabadkán: Dr. Wiener Sámuel.
Zomboron: Dr. Havel József.
Szontán: Friedmann Sámuel.
Eszéken: Dr. Rainer Mór.
Dárdán: Dr. Jellachich Károly.

Állomásiszolgálat.

Nagyváradon.

Főnök: Csathó Aurél.

Lessen.

Intéző: Müller Gyula.

Cséffán.

Főnök: Babits János.

Szalontán.

Főnök: Hitzelberg Miklós. *Hivatalnok:* Prausz Imre.
Üzletgyakornok: Hoffer Adolf.

Sarkadon.

Főnök: Jakóts Albert. *Hivatalnok:* Komjáthy Lajos.

Gyulán.

Főnők: Almai Sándor. *Hivatalnok:* Philipp Péter.
Üzletgyakornok: Szmekál Alajos.

Csabán.

Főnök: Styler Emil.

Csorváson.

Főnök: Schrantz Ferencz.

Orosházán.

Főnök: Donhoffer Gyula.
Hivatalnokok: Blaustein Miksa, Nyitrai Aurél, Brunner István.
Üzletgyakornok: Haas Pál.

Sámson.

Elöljáró: Dcckner Berthold.

Hold-Mező-Vásárhely.

Főnök; Tóth Aladár. *Hivatalnokok:* Lilék István, Illés Lajos.
Ideigl. hivatalnok: Mlinkó Károly.

Algyőn.

Elöljáró: Weiner Mihály.

Szegeden.

Főnök: Kreuzer Mór.

Hivatalnokok: Honheiser Ede, Kovács Adolf, Schupitza Ottó, Kotányi Manó Greiner Antal, Matola János, Szabó János, Várszeghy János. *Üzletgyakornok:* Kukovetz János.

Horgoson.

Főnök: Rögler Béla.

Palicson.

Elöljáró: Untergutsch Vilmos.

Szabadkán.

Főnök: Helbling Ferencz.
Hivatalnokok: Mohay Sándor, Volly Ferencz, Páll Ferencz.
Üzletgyakornok: Trnkóczy József.

Bajmokon.

Főnök: Posta Bertalan. *Hivatalnokok:* Lisac Márk, Rácz Imre.

Militicsen.

Főnök: Fialka Róbert.

Zomboron.

Főnök: Zettler János.
Hivatalnokok: Kohn Manó, Hofbauer Béla.

Szt.-Ivánon.

Főnök: Miárkovszky Román.

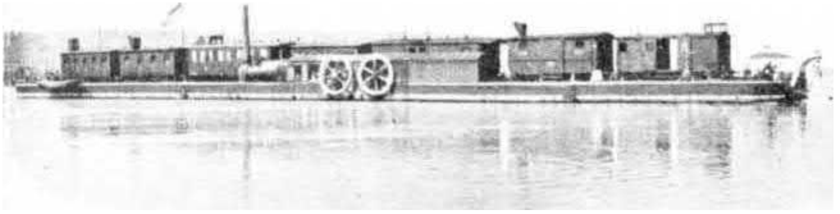
Szontán.

Főnök: Grünhut Jószef.

Gomboson.

Főnök: Tóth Ákos. *Hivatalnok:* Takács Ferencz.
Üzletgyakornok: Simonies Béla.

A GOMBOSI KOMP. ÉPÜLT 1870-BEN. A DUNA HID MEGNYITÁSA UTÁN MEGSZŰNT



(a kompátkelési szolgálat személyzete a 287. old.)

Erdődön.

Főnök: Gönczy Lajos.

Dályán.

Főnök: Pichler Károly. *Üzletgyakornok:* Nováky Béla.

Szarvason.

Intéző: Grund Béla.

Eszék alvároson.

Főnök: Marschovszky Antal.

Eszéken.

Főnök: Magreiter Ede.
Hivatalnok: Kutschera Lajos, Konráth Károly, Rábl József, Jegg István, Bankovácz Máté.
Üzletgyakornokok: Moskonyi Ágost, Fischer Jenő.

Dárdán.

Főnök: Klein Lajos.

Baranyaváron.

Főnök: Caucig Nándor.

M.“ Bolyon.

Főnök: Ficzand Mátyás.

Villányon.

Főnök: Maxilián Henrik.

MAGYAR NYUGATI VASÚT.

Székhely: Budapest Hold-u. 10.
Cég: Magyar nyugati vasút.
Eng.: a magyar rész az 1869. évi V. tc. által,
az osztrák „ az 1870. „ febr. 2. kelt és márc. 22·
én kiadott eng. okm. által.

Az 1869. évi V. te. alapján kiadott engedélyokmányban a „Magyar Általános Hitelbank“ Pesten és „Weikershein M. H. és társa“ Bécsben engedélyt nyertek 1. egy Székesfehérvártól, Veszprémen, Kis-Czellen, (a mai Celldömölkön) Sárváron, Szombathelyen, Körmenden és Szent-Gotthardon át Grácz-cal való összeköttetés céljából az országhatárig terjedő fővonalra, 2. egy Kis-Czelltől Pápán át Győrig vezető szárnyvonalra Az 1869. évi május 20-án kelt törvény alapján, 1870. évi február 2-án kelt és március 22-én kiadott engedélyokmány pedig feljogosította az engedményeseket, hogy a délivasut gráczi állomásából kiindulva Gleisdorfon és a Rábavölgyön át a gőzüzemű vasútvonalat kiépíthessék. Az engedélyesek kötelesek voltak 800.000 forint biztosítékot letenni. A részvénytársaság 1870. évi május 18-án alakult meg és az építést azonnal megkezdte. A magyar részen a munka élénk ütemben haladt.

A győr-szombathelyi szakaszt 1871. október hó 1-én,
a székesfehérvár-veszprémi szakaszt 1872. augusztus 9-én,
a szombathelyi országhatári szakaszt 1872. szeptember 1-én és
a veszprém-kis-czelli szakaszt 1872. október 3-án adták át a forgalomnak. Az osztrák vonalak azonban csak 1873. május 1-én nyíltak meg.

A társaság szerződést kötött a cs. kir. szab. Délivasuttal, hogy Szombathelyen és Székesfehérváron, — a cs. kir. szab. osztrák államvasuttársasággal pedig, hogy Győrben, a nevezett vasutak pályaudvarait közösen használhassa és ez által a nevezett helyeken állomás létesítését megtakarítsa. A vasuttarsaság engedélyt kért a buda-győri vasút létesítésére is. A célja az volt, hogy összeköttetést nyerjen a m. kir. államvasutak vonalaival és részesüljön mindazon előnyökben, melyeket a Máv. — minden külön érdektől mentes — egységes díjszabási rendszere csak nyújthat. Mindhogy azonban a magyar kormány 1881-ben úgy határozott, hogy a buda-győri vonalat államköltségen saját maga fogja kiépíteni, így a magyar nyugati vasút ennek előnyeitől elesett. Ennek ellenében felhatalmazást kapott arra, hogy a körzetében keletkezett hév.-vonalakat saját kezelésébe vehesse. Ez azonban nem segített a társaság anyagi helyzetén, a magyar kormány értesítette a vasúttársaságot, hogy az 1883. évi XXIV. tc.-ben gyökerező jogával élni nem kíván, egyelőre a vasút államosításától eltekint, csupán az üzemét veszi át. A társaság nagylelkű volt: megköszönte a magyar kormány jóságát és inkább az államosítást kérte, mely 1889. január 1-ére az 1889. évi XIV. tc.-vel meg is történt. Ebből a budapesti, illetve jobbparti üzletvezetőség intézte az ügyeit, később ebből keletkezett 1895-ben a szombathelyi üzletvezetőség. A magyar-nyugati vasút budapesti székházának megvételéről érdekes adatokat találhatunk az Országos Levéltárban.*)

*) A mai kultuszminisztérium székháza ez az épület.

Igazgatóság.

Elnök: Gróf Zichy Edmund. Alelnök: Báró Fiáth Ferenc.
Igazgatósági tagok: Dr. Altmann Alajos, Fuchs Gusztáv, Jálics Kál-

mán, Kautz Gyula, Kertsinger István, Mauhner Zsigmond, Gróf Strachwitz Hugó, Ürményi Pál, Gróf Attems Antal, Dr. Gorove Antal.

Felügyelő bizottság: Frank Frigyes, Reidle Miksa, Dr. Takács Lajos, Menczer Lajos.

Vezérigazgatóság.

Vezérigazgató: lovag Fackh Károly. *Igazgató:* Fuchs Miksa.

A. osztály. Titkárság. Vezértitkár: Veidinger Győző. *Hivatalnokok:* Horváth Ferencz, Vrantsits Gábor, Hellinger Henrik, Hausz Nándor, Novák Rezső. *Kiadó.* Plentz Ernő. *Iktató:* Tolmács János. *Levéltárnok:* Held Vilmos. *Kiadó-helyettes:* Engel Ottó.

B. osztály pénzügyi szolgálat, a) Könyvelőség. Főkönyvelő: Lassnig Rezső. *Könyvelő:* Berger Miksa. *Hivatalnokok:* Műnk Adolf, Faltusz Károly, Fried Tivadar, Schwarz Gottfried, Steiner Béla, Kurz Nándor.

b) *Főpénztár és számfejtőség. Főpénztárnak:* Török Béla. *Számfejtő:* Gruber Gyula. *Hivatalnokok:* Drexler Ignácz, Menner Károly, Freund Bernát.

c) *Üzleti ellenőrség. Főnök:* Tiechmann Mátyás. *Alfőnök:* Hartenstein Zsigmond. *Hivatalnokok:* Bachrach Ede, Wybomi Alajos, Szaitl Arnold, Wagmeister Ignácz, Schwarz Fülöp, Mizsinyei Ferencz, Osváth László. *Vizsgáló.* Weissmann Mór.

C. osztály. Anyagszerkezelőség. Főnök: Pasqualis János. *Nyomtatványkezelő:* Pichler Ferencz. *Hivatalnokok:* Jáhn Alajos, Szabó Fábián, Mayer Ede, Glücksmann Henrik, Demetrovits György.

D. *osztály. Forgalom. Főnök:* Pottyondy Gusztáv, *főfelügyelő. Irodafőnök:* Czermák Ede. *Kocsi-leszámítolő hivatalnok:* Mandl Henrik. *Vizsgáló:* Tarri Károly. *Hivatalnokok:* Kankovszky Adolf, Boda Aladár.

E. osztály. Kereskedelem. Főnök: Schoon Adolf, *felügyelő. Irodafőnök:* Pick Henrik. *Kereskedelmi ügynök:* Ludwig Gyula. *Hivatalnokok:* Alexy János, Mayer Mór.

F. osztály. Pályafelügyelet és pályafentartás. Főnök: Burger Pál, *főfelügyelő. Főmérnök:* Kund Endre. *Mérnökök:* Nimmervoll Károly, Weimair Ferencz, Gaál József. *Hivatalnokok:* Kothny Erasmus, Bücky Gyula.

G. *osztály. Vonatmozgósítás és műhely.* Bexheft Mór, *vezérfelügyelő. Mérnökök:* Maishiern Péter, Zimmermann Ferencz. *Segédmérnökök:* Perényi Sándor, Bajza Lajos. *Hivatalnokok:* Schuleri Ede, Huttner Károly.

A központi leszámítoló hivatalnál Bécsben.

Főnök: Hoffmann Mór. *Hivatalnokok:* Killius Gyula, Hinterdorfer Ede, Heszky Henrik.

Külszolgálat· Forgalmi felügyelőség Szombathelyt.

Forgalmi főnök: Bezerédy Ödön, *felügyelő. Ellenőr:* Früchtl Ede. *Kocsi-intéző:* Aufhauser Ferencz. *Hivatalnokok:* Göttmann János, Wachuska Antal.

Műhelyvezetőség Szombathelyt.

Műhelyfőnök: Zehntbauer János, *főmérnök. Segédmérnök:* Weinel János. *Hivatalnokok:* Feder Ottokár, Theimer Henrik, Tengler József, Jaupic Sándor, Schwartz Hugó.

Anyagkezelőség Szombathelyt. Hivatalnok: Gruber Ignácz.

Állomási szolgálat.

Székesfehérvár. Kiadó: Frühzeitig Ignácz.
Zichyfalva. Állomási felvigyázó: Szilágyi János.
Várpalota. Főnök: Wosahlo Henrik. *Gyakornok:* Gömbös Ferencz.
Péth. Pénztár-kezelő-őr: Cseh József.
Hajmásker. Főnök: Bodroghy Dénes.
Veszprém. Főnök: Weber Ignácz. *Hivatalnokok:* Halper Ferencz, Németh Lajos. *Gyakoronk:* Goldschmidt Jakab.
Herend. Főnök: Engler Hermann.
Szent-Gál. Váltóőr: Laaka Sándor.
Város-Löd. Állomási felvigyázó: Frédi Samu.
Ajka. Főnök: Bauer Károly. *Hivatalnok:* Thelen Engelbert.
Devecser. Frühstück Mihály. *Hivatalnok:* Szalay Ottó. *Gyakornok:* Molnár Gyula.
Somlyó-Vásárhely. Pénztár-kezelő-őr: Soós József.
Tüskevár. Főnök: Németh József.
Boba-Jánosháza. Főnök: Ugrinovits Lajos.
Kis-Czell. Főnök: Fábián Ferencz. *Hivatalnokok:* Lukácsy Mór, Vertacnig János, Glesinger Emil, Keresztes Mihály, Schönwald Frigyes.
Asszonyfa. Főnök: Pollák Mór.
Sárvár. Főnök: Csehfalvay Gyula. *Hivatalnokok:* Groh Vilibald, Karpelesz József. *Gyakornok:* Pfann József.
Vép. *Főnök:* Labovszky János.
Szombathely. Kiadó: Seidl Vincze.
Kis-Unyom. Állomási felvigyázó: Poczik Vincze.
Körmend. Főnök: Pottyondy Károly. *Hivatalnokok:* Hegedűs Flóris, Pénzes István. *Gyakornok:* Rózsahegyi István.
Csákány. Főnök: Nagy Sándor.
Rába-Szt.-Mihály. Pénztár-kezelő-őr: Nagy János.
Szt.-Gotthard. Főnök: Németh Imre. *Hivatalnokok:* Alapfy Gyula, Gran Camillo.
Gyanafalva. Főnök: Kratzer József. *Hivatalnok:* Landberger Ignácz.
Fehring. Főnök: Chocholka Károly. *Gyakornok:* Plucznár János.
Feldbach. Főnök. Windpazsinger Károly. *Hivatalnokok:* Frantzl Károly, Tichy Gyula, Bassó József.
Studenzen. Főnök: Jackhel Alajos. *Gyakornok:* Findenigg József.
Tuckem. Állomási felvigyázó: Bertl Lajos.
Gleisdorf. Főnök: Scheucher Jakab. *Hivatalnok:* Somossy Nándor.
Lassnitz. Főnök: Schwieglhofer György.
Messendorf. Főnök: Dereani Antal.
Grácz. Főnök: Plöbst Hugó. *Hivatalnokok:* Hofmann Károly, Gnem Ferencz, Hirsch Ede, Raiter Ernő, Marrek Ágoston, Gogó János.
Vinár. Pénzt&ri-kezelő-őr: Peitl Ferencz.
Mezőlak. Főnök: Szabó István.
Pápa. Főnök: Ninold Ferencz. *Hivatalnokok:* Gruber Károly, Kajzlár Lajos, Boskovits Lajos.
Vaszar. Állomási felvigyázó: Goldner Bernát.
Gyömöre. Főnök: Curry Béla.
Szemere. Állomási felvigyázó: Ács Mihály.
Ménfő. Pénztár-kezelő-őr: Heiner Ferencz.
Győr. Kiadó: Prokesch János.

Pályafentartási és pályafelügyeleti külszolgálat.

Mérnöki osztály Győrött. Osztálymérnök: Gaál Ödön. *Segédmérnök:* Butykay Gyula. *Hivatalnok:* Pótfay Márton.

Mérnöki osztály Székesfehérvárott. Osztálymérnök: Müller Ignácz. *Segédmérnök:* Orbán Károly.

Mérnök osztály Kis-Czellben: Osztály mérnök: Takács Jenő. *Segédmérnök:* Thein Márkus.

Mérnöki osztály Szombathelyt. Osztály mérnök: Herbig Aladár.
Segédmérnök: Wimmer Lipó.t

Mérnöki osztály Körmenden. Osztálymérnök: Kirchlechner Alajos. *Segédmérnök:* Kiss László.

Mérnöki osztály Feldbachon. Osztálymérnök: Hanisch Károly. *Segédmérnök:* Krammer Emil.

Mérnöki osztály Gráczban. Osztálymérnök: Schubert Rezső. Mérnök: Chiappone Károly. *Hivatalnok:* Jelinek János.

ELSŐ MAGYAR GÁCSORSZÁGI VASÚT

Székhely: Becs Kolin-u. IS—17.
Cég: Első magyar gácsországi vasút.
Eng.: magyar részről: 1869. évi VI. te., osztrák r. 1869. V. 20. szent eng. okm.

Az Első Magyar Gácsországi Vasút létesítésére gróf Andrássy Aladár és érdektársai 1868. március 4-én nyertek engedélyt. Ez a vasút Kassáról Sátoraljaújhelyen, Mezőlaborcon, Lupkovon át Przemyslig vezetendő vonal volt. Az 1869. évi VI. te. alapján megalakult részvénytársaság Legenyemihályig már 1871. december 25-ig megépítette és átadta a forgalomnak. A vonal többi részén az építés a kedvezőtlen lejtviszonyok és a lupkovi alagút fúrása miatt igen lassan haladt. Ez a rész csak 1873. június
12-én volt a forgalomnak átadható. Ez a vasút 1876. április 10-én átvette a cs. kir. Dnyeszter-, cs. kir. tarnow-leluchowi állampályák és az eperjes-tamowi vasút orló-határszéli részének üzletkezelését és pedig az utóbbi vonalrész üzletét az engedély egész tartamára, az előbb nevezett pályák üzletét pedig határozatlan idő tartamára. A magyar állam a gácsországi vasutat 1889. évi XIV. tc.-kel államosította és mivel a Máv. vonalaival nem volt közvetlen összeköttetése (Lásd Baross Gábor kora és rendszerénél) üzemét az északkeleti vasútra ruházta át. 1890-ben az északkeleti vasút államosításával egyidejűleg a gácsországi vasút vonalát is a m. kir. államvasut birtokába mentek át.

Igazgatótanács.

Elnök: Gróf Andrássy Aladár. *Alelnök:* Lovag Krainski Mór.

Igazgatótanácsosok: BScher B., Flesch Hermann, Glaser Vilmos,
Harkányi Károly, lovag Hauslab Ferencz. Hoffmannn Ferdinand, lovag Kozlowsky Zsigmond, gróf Siemiensky Vilmos, dr. Steiger Victor, Szirmay Ödön, gróf Sztáray Antal, báró Vay Béla, Weiss Ignácz, Weiss J. N.

Igazgató bizottság: Lov. Kozlowszky Zsigmond, Glaser Vilmos, Hoffmann Ferdinand.

Igazgatóság.

Igazgató: Pichler Miksa. *A. osztály (Általános igazgatás, titkárság.) Főnök:* Dr. Haas Ignácz, *központi felügyelő és első igazgatóhelyettes.* *B. osztály* (Pályafentartás és vonatmozgósítás) *Főnök:* Petrossi Adolf, *főmérnök. C. osztály. (Kereskedelmi szolgálat és bevételi ellenőrség.) Főnök:* Westermayer Móricz, *felügyelő. Az ellenőrzési iroda főnöke:* Hübel József. D. *osztály (Könyvvivőség, központi pénztár és anyagszerkezelés.) Főnök:* Nübel Henrik, *főkönyvivő. E. osztály.* (Forgalmi és tettleges ellenőrség.) *Főnök:* Ehrenberger Ferencz, *központi felügyelő és második igazgató-helyettes.*

Egészségügyi szolgálat. Főorvos: Dr Reiss Zsigmond.

Képviselőség Budapesten.

Képviselő: Harkányi Frigyes. *Titkár:* Nagy Jenő.

Állomási szolgálat a magyar vonalrészben.

Vidrány. Állomási vezető: Bakonyi Antal.

Mező-Laborcz. Főnök: Angyal Béla. *Dijnokok:* Podolinski László, Arnold Zsigmond, Oláh Béla.

Radvány. Főnök: Herczog Oszkár.

Roskócz. Főnök: Rudolf Venczel.

Homonna. Főnök: Lázáry Géza. *Hivatalnok:* Glosz Ferdinand. *Díjnok:* Punday Imre.

Őrmező. Főnök: Prommer György.

Nagy-Mihály. Főnök: Kaiser Adolf. *Dijnokok:* Szentistványi Attila, Pap József.

Bánocz. Főnök: Kiffowits Imre.

Töke-Terebes. Főnök: Fail Arthur. *Gyakornokok:* Morgenbesser Árpád, Jakovich Mihály.

Legenye-Mihályi. Főnök: Korwin Rudolf.

Pályafentartási főnökség a magyar vonalrész számára Nagy-Mihályban.

Főnök: Cometter Bernát, *felügyelő. Főnök-helyettes:* Schwarz Mór. *Hivatalnok:* Rothmann Ödön. *Dijnokok:* Tatárka Antal, Sedlak Károly. *Szakasz-főnökök:* Kleiszl Ambrus, Reach Jakab, Kaufmann Sándor, Bognár Dániel.

ÉSZAKKELETI VASÚT

Székhely: Budapest II. Fő-u. 105'/2 sz. sajátház.
Cég: Magyar északkeleti vasút.
Engedély: 1868. évi XIII. és 1870. évi XXVIII. t. cikk.

Máramaros megyében felhalmozott bányakincsek és erdőségek kihasználására, már az ötvenes évek elején, az absolut kormány tervbevette, hogy Magyarország északkeleti részébe vasutat vezet. Az ottani nép igen nagy nyomorban élt, s így az olcsó munkaerő lehetőségét kihasználandó, kidolgoztak egy tervet Máramarosszigettől-Naményig. Ugyanis innen kezdve már Tisza is hajózható. Közben megérkezett a kormányhoz a Tiszavidéki vasút kérelme, melyben engedély kért egy *Naménytől-Nyir-*

egyházára vezetendő szárnyvonal kiépítésére. A kormány örömmel ragadta meg az alkalmat és 1859. évben megadta az engedélyt a Tiszavidéki vasúttársaságnak a nyiregyháza-namény-szigeti vonalra, — azzal a kikötéssel, — hogy a vonal építését három éven belül, tehát 1862-ben be kell fejeznie. A Tiszavidéki vasút azonban meggondolta a dolgot. Visszaadta az engedélyt és inkább Erdély felé, mint Sziget felé terjeszkedett. Debrecen és Szatmár városok kezdeményezésére Forgách Antal gróf és érdektársai 1864-ben az előmunkálatokra, majd 1866-ban a bécsi cs. kir. ker. minisztériumban benyújtották a vasút építésére vonatkozó kérvényüket is. Az alkotmányos rend helyreállítása, Boros Pál, Ujfalussy Lajos, Tisza Kálmán orsz. képviselők határozati javaslata után a magyar kormány is a vasút építése mellett volt és az 1868: XII. tc.-ben. Az engedményesekből alakult *magyar-északkeleti vasúttársaságnak* megadta az engedélyt. Ez azonban szerződést kötött bizonyos dr. *Stroussberg* nevű német fővállalkozóval, ki a vele kapcsolatos pénzcsoportok nyerészkedésére használta fel a szerződésben biztosított jogát. Jöttek a részvényspekulánsok és az alvállalkozók, sőt ezek tovább láncoltak vele és igen silányan felibenharmadában összetákolták a vasutat. Az építési tőkének fele pedig elkallódott. A vasút építését még a porosz-francia háború is hátráltatta, mert a Poroszországból idehozott „*szakértő*“ palléroknak be kellett vonulniok. A Tisza is kiöntött. Végre az amúgy is érdekelt bécsi *Umon* bankkal 1871-ben megállapodtak és mintegy 22 millió forint veszteséggel befejezték a munkát.

Debrecen—Nagykároly	36	„	1871.	„	szeptember	26.
Nagykároly—Szatmár	45	„	1871.	„	október	24.
Szerencs—S. Újhely	16	„	1872.	„	január	7.
S. Újhely—Legenye mihályi	80	„	1872.	„	június	16.
Szatmár—Bustyaháza	63	„	1872.	„	augusztus	25.
S. Újhely—Csap—Ungvár	84	„	1872.	„	október	24.
Csap—Királyháza	43	„	1872.	„	november	20.
Nyiregyháza—Kisvárda	34	„	1872.	„	december	4.
Bustyaháza—M. Sziget	26	„	1872.	„	december	4.
Bátyú—Munkács	2	„	1872.	„	december	4.
S. Újhely—Összekötő ív	28	„	1873.	„	február	4.
Kisvárda—Csap	2	„	1873.	„	március	30.
Az ungvári Fluider vonal	47	„	1873.	„	október	22.
L. Mihályi—Kassa	70	km.	1871.	évi	június	25.*)

Összesen 576 km., melyet az 1890: XXXI. tc.-vel államosítottak.

Igazgatóság.

Elnök: Lónyay János.

Alelnök: Várady Gábor.

Igazgatók: Boross Bálint, Dr. Chornitzer Ede, Gróf Forgách Kálmán, Kiss Lajos, Kohl Edgár, Lévay Henrik, Dr. Mauthner Fülöp, Gróf Török Napóleon, Várady Károly.

Felügyelő bizottság.

Elnök: Kovách László.

Tagok: Gold Zsigmond, Nyíri Lajos, Suján Ferencz, Sztroiny Sándor.

Igazgatósági hivatal.

Vezérigazgató: Ivánka Imre, országgyűlési képviselő, a vaskoronarend lovagja.

Osztályok.

A.) osztály. Vezértitkárság.

Osztályfőnök: Korányi Adolf, vezértitkár és jogtanácsos.
Vezértitkári helyettes: Kerekes József igazgatósági titkár.
Üzleti felügyelő: Wiederspán Nándor.
Főorvos: Dr. Reiszmann Gyula.
Fogalmazók: Windt Mór, Kern Gyula.
Irodafőnök: Eklér Imre.

B.) osztály. Pénzügyi, ellenőrzési és anyagkezelési szolgálat.

Osztályfőnök: Lintner Imre vezérellenőr.
Főkönyvelő: Gesell János.
Főpénztárnak: Tóth József Sándor.
Főpénztári ellenőr: Moravecz Vincze.
Számfejtő: Friedmann Gábor.
Gyűjtőpénztámok: (Debreczenben.) Kostyák János.
Felügyelő: (II. üzletellenőrség.) Hofbauer Jakab.
Főellenőr: Platzer József.
Ellenőrök: Krünner Pál, Karcsay Vilmos, Jobbágyi Arthur.
Főnök: (IV. anyagkezelőség.) Altmann Henrik.
Főraktári főnök S.-A.-Ujhelyen: Kankovszky Károly.

C.) osztály. Közlekedési és kereskedelmi szolgálat.

A.) A központban.

Osztályfőnök: Spitz Gyula központi felügyelő.
Titkár; Berényi István. (I. személyügy.)
Főellenőrök: Majorszky Alajos, Barczán Imre, (II. közlekedési szolgálat.)
Távirdafelügyelő: Szűcs Emil.
Közlekedési ellenőr: Blaskovits Lajos.
Felügyelő: Ponger Fülüp. (III. kereskedelmi szolgálat.)
Ellenőr: Ferenczy Benő.
Felügyelő: Bock János (IV. állomási szolgálat és kiadások ellenőrzése.)
Ellenőr: Császár Gyula.
Irodafőnök: Ambrus József (V. visszkereseti ügy.)
Hivatalnok: Varga János.

B.) A vonalon.

I. szakasz közlekedési főnökség Királyházán.

(Debreczen-Királyháza-Sziget és Bátyú-Királyházai vonalakra.)

Közlekedési főnök: Puffier János.
Ellenőrzési teendőkkel megbízott hivatalnokok: Száraz László, Kula György, Etterer Béla.
Távirdaellenőr: Tabak Lajos.

Állomások.

Debreczen, állomásfőnök: Bahunek Ignácz.
Haláp (megálló hely.) állomási őr: Nagy Gyula.
Vámos-Pércs állomásvezető: Gruber Gyula.

Ábrány, állom. őr: Aranyi Mihály.
Mihályfalva, állomásfőnök: Rothman József.
Ér-Körtvélyes, állomási őr: Kis János.
Szaniszló, állomásfőnök: Farkas János.
Reszege-Piskolt, állomásvezető: Prauda András.
Nagy-Károly állomásfőnök: Kokály József.
Kis- Majtény, állomásfőnök: Udvary Géza.
Zsadány, állomásvezető: Schwarz Dávid.
Szatmár, állomásfőnök: Öllé Elek.
Mikola, állomásfőnök: Hafner Zsigmond.
Halmi, állomásfőnök: Migra Ignácz.
Fekete-Ardó, állomásvezető: Juhász Miklós.
Királyháza, állomásfőnök: Bydeskuthy Elek.
Huszt, állomásfőnök: Lichtenstern Samu.
Bustyaháza, állomásfőnök: Krepper József.
Técső, állomásvezető: Müller Adolf.
Taraczköz, állomásőr: Gálik István.
Hosszúmező, állomásvezető: Hoczmann György.
Mármaros-Sziget, államásfőnök: Kopeczek József.
Nagyszőllős, állomásfőnök: Pályános Károly.
Tisza-Uflak, állomásfőnök: Deák Simon.
Beregszász, állomásfőnök: Altrichter Miklós.
Som, állomásfőnök: Katies István.

II. szakasz közlekedési főnökség S.-A.-Ujhelyen.

(Szerencs-Ujhely-Csap-Bátyu-Munkács, Ujhely-Kassa és Nyíregyháza-Ungvári vonalakra.)

Közlekedési főnök: Nelhibel Ede.
Ellenőrök: Kiss Ödön, Szabó Benedek, Medveczky Jenő.
Távírda-ellenőr: Tárnok Ignácz.

Állomások.

Szerencs, állomásfőnök: Papp Gyula.
Bodrog-Kersztúr, állomásfőnök: Búzás Lajos.
Liszka-Tolcsva, állomásfőnök: Pozsgay Miklós.
Sárospatak: állomásfőnök: Vörös János.
Sátoralja-Ujhely, állomásfőnök: Nagy Hugó.
Szomotor, állomásfőnök: Haury József.
Nagy-Géres, állomási őr: Szomják. Imre.
Perbenyik, állomásfőnök: Bányay Albert.
Bély, állomásvezető: Mácsay Gábor.
Csap, állomásfőnök: Margarétha István.
Bátyú, állomásfőnök: Fendt Ottó.
Strabicsó-Gorond, állomásvezető: Gévay Ernő.
Munkács, állomásfőnök: Kerekes László.
Kozma, állomásvezető: Torna Ferencz.
Legenye-Mihályi, állomásfőnök: Rácz Gyula.
Nagy-Szaláncz, állomásvezető: Skultéty Antal.
Alsó-Milyse, állomásvezető: Martikán János.
Kassa, állomásfőnök: Kapus János.
Nyíregyháza, állomásfőnök: Dobertsberger Nándor.
Kemecse, állomásfőnök: Baricz Gergely.

Demecser, állomásfőnök: Steiger József.
Pátroha, állomásvezető: Szita István.
Kisvárda, állomásfőnök: Bausch Ferencz.
Tuzsér, állomásfőnök: Szulovinyi Gyula.
Fényes-Litke, állomásvezető: Rosenberg Henrik.
Szűrte, állomásfőnök: Kozma Márton.
Ungvár, állomásfőnök: Stern Károly.

D.) osztály. Vonatmozgósítási ésT műhelyszolgálat:

I. Vonatmozgósítás a.) a központban.

Osztályfőnök: György Lajos, *felügyelő.*
Műszaki hivatalnok: Katona György.

b.) a vonalon. Vonatmozgósítási főnökség S.-A.-Ujhelyen:

Főnök: Siegmeth Károly.
Kocsiellenőr: Pick Ignácz.
Műszáki hivatalnok: Ambrus Sándor.
Fűtőházi főnök Debreczenben: Lung József.
Királyházán: Ziernfusz József.
Bátyún: Paulik József.
Csapon: Blecha János.
S.-A.-Ujhelyen: Friedmann Vilmos.
Szerencsen: Lonszky Adolf.

II. Műhely-szolgálat, a.) a központban.

Osztályfőnök: Novelly Imre, felügyelő.
Műszaki hivatalnokok: Biscara Endre, Lencz Ödön.

b.) a vonalon. Főműhely S.-A.-Ujhelyen:

Főnök: Grosz Róbert.
Főnök helyettes: Wurda József.
Műszaki hivatalnok: Wolfsgruber István.
Debreczeni műhely vezetője: Wittenberger Adolf.

E.) osztály. Pályafelügyeleti és pályafentartási szolgálat,
a.) a központban.

Osztályfőnök: Polinszky Emil, központi felügyelő.
Felügyelő: Szacsvay Ágoston. (I. pályafelügyelet.)
Főmérnök: Ericz Ernő.
Felügyelők: Meiszner S., Vukovich István. (II. pályafentartás.)
Főmérnök: Schandl Sándor.
Főmérnök: Bernhardt Rafael. (III. számvevőség.)
Mérnök: Krivácsy József.
Főmérnök: Glück Náthán. (IV. anyagkezelés.)
Mérnök: Kolos Manó.

b.) a vonalon. Főmérnöki osztály Huszton.

Főnök: Festetics Emil, *felügyelő.*

I. mérnöki	szakasz	*Ér-Mihályfalván*	szakaszmérnök:	Margetsch Károly.
II. „	„	*Szatmárt*	„	Wienberger Samu.
III. „	„	*Huszton*	„	Bogesich János.
IV. „	„	„	„	Pohl Antal.
V. „	„	*Bástyun*	„	Killer Antal.
VI. „	„	*S.-A.-Ujhelyen*	„	Barnaffy Kálmán.
VII. „	„	*Kassán*	„	Mericzay Lajos.
VIII. „	„	*Kisvárdán*	„	Reischer Vilmis.

BÁNRÉVE-NÁDASDI VASÚT

Székhely: Rima-brezó.
Cég: Bánréve-nádasdi vasúttársaság.
Eng.: 1870. évi XXXII. és 1876. évi X. törv. cikk által.

A rimamurányvölgyi vasmű egylet az 1868: XLIX. te. és az 1870: XXXII. tc.-kel engedélyt kapott, hogy a Máv. bánrévi állomásáról Centeren, Ózdon és Arlón át Nádasdra, valamint a Center és Ózd községektől a centeri és karni kőszénbányaművekhez gőzüzemű vasútat létesítsen.

A társulatnak az ózdi-nádasdí hengergyár üzeméhez szüksége volt kőszénre, így elhatározta, hogy a tulajdonát képező Bánszállási kőszénbányatelep tárnáig szárnyvonalat épít. Ez utóbbit 1879. május 5-én helyezték üzembe. A társaság két év múlva feloszlott és a *rimamurány-salgótarjáni részvénytársaság* vette át. A kereskedelmi kormánnyal kötött szerződés alapján a *bánréve-ózdi és* a *center-bánszállási* vonalat rendes nyomtávú vasúttá alakították és a Máv. hálózatba olvasztották. A vasút többi része, mint keskenyvágányú vasút a társaság kezelésében maradt,

Bánréve—Ózd között 11 km. megnyílt 1872. november 1.
Ózd—Nádasd között 16 km. megnyílt 1873. március 10.

Igazgatóság.

Elnök: Fáy Gusztáv. *Alelnöki* Belházy János.

Igazgatósági tagok: Stiff Károly, Miklovits Ferencz, Szabó György, Návay Gyula.

Felügyeló bizottság: Okolicsányi Gáspár, Mihalik Dezső, Lukrics Antal.

Üzletvezetőség.

I. *Általános igazgatási szolgálat. Főfelügyelő:* Návay Gyula. *Számvevő:* Boczkó Dániel. *Pénztárnok:* Terray István. *Pályafőnök:* Benkár Pál.

II. Forgalmi és kereskedelmi szolgálat. Állámási főnökök: Vilt Vilmos, Matyasovszky János, Kotzmann Pál, Lukovits István. *Üzleti hivatalnok:* Mersits Ignácz. *Üzlet-gyakornok:* Rózsay Miksa.

Fűtőházi főnök: Breuer Mihály.

BÁTTASZÉK-DOMBOVÁR-ZÁKÁNYI (DUNA-DRÁVAI) VASÚT

Székhely: Budapest Sugárút 82.
Cég: Báttaszék-dombovár-zákányi (dunai-drávai) vasút.
Eng.: 1870. évi XXXIII. t. cikk által.

A Duna és Dráva közötti összekötést először *Somsich Miklós és* érdektársai 1868. ápril. 2-án kapott előmunkálati engedély alapján akarták megvalósítani *Dombóvártól Kaposváron* át *Zákányig,* másfelől *Tolna* és *Szekszárd* felé a *Dunáig* vagy *Székesfehérvárig* vezetendő gőzmozdonyú vasút megépítésével. A Duna és Dráva közötti vasút ügyben 1869. május 11-én egy másik pénzcsoport, névszerint: *Pongrácz testvérek* is kap-

tak engedélyt, kik *Zákánytól Kaposváron Dombóváron* át *Szekszárdiig; Bátaszék, Mohács Baranyváron* át *Eszékig, Szekszárditól Tolnán, Pakson, Földváron, Adonyon át Budiára.* Azután *Bartal György* és érdektársainak *Dombóvártól Tolnán át Szekszárd,* esetleg *Bátaszékre* 1869. október 14-én adták meg az engedélyt! Ezenkívül *Springer Miksa* és érdektársai is jelentkeztek 1869. augusztus 24-én kapott engedélyokmánynyal, sőt 1870. szeptember 19-én *Perczel Miklós* is kapott engedélyt *Szabadkától Bácsalmás Bikity, Bácsmadaras, Bácsborsod Baján* és a a *Dunán* át *Báttaszékig* vezetendő gőzmozdony vasút létesítésére.

Az 1870. XXXIII te. alapján végül is gróf *Somsich Imre, Bittó István,* mint a somogyi, *Bartal György* és *Perczel Béla,* mint a tolnai pénzcsoport meghatalmazottjai jogot nyertek kanizsa—barcsi vonal zakányi állomástól Csurgón, Kaposváron, Dombóváron és Bonyhád és Hidas közt Báttaszékig vezetendő gőzmozdonyvasut létesítésére és üzletére.

Az építés bár élénken haladt, de a Montigny et Monceaux surSembre belga gyár selejtes sínéivel a vonalat megnyitni nem lehetett, így belföldi sínekkel való kicseréléssel a megnyitás eltolódott.

A zákány—dombóvári vonalrész 100 km 1872. augusztus 14-én, a közforgalomnak.

A kormány a gyenge üzletmenet miatt 1878-ban a vasút üzletvitelét az államvasutakra bízta, majd az 1884. XXX. te. alapján 1884. junius 25-én a vasutat megváltotta.

Igazgatóság.

Elnök: Dr. Herz Vilmos. *Helyettes-elnök:* Cséry Lajos.

Igazgatósági tagok: Cahnspeier Dávid, Majthényi Bálint, Verebélyi Imre, Schloss Gyula, Br. Springer Alfréd.

Felügyelő-bizottság: Halász Gyula, Pallavicini Ede őrgróf, Dr. Sztromy Sándor.

Külszolgálat. I. Pályafenntartás. I. Osztálymérnökség Kaposvárott: Honhauser Adolf osztálymérnök, Liehmann Antal segédmérnök.

II. Osztálymérnökség Báttaszéken: Helischauer József osztály mérnök. László Gyula segédmérnök.

II. Forgalm. állomások:

Zákány. Hivatalnok: Giwisser Nándor.

Csurgó. Főnök: Zsifkovits Titusz.

Nagy-Atád-Szobb. Főnök: Erhardt Henrik. *Hivatalnok:* Alexandrovits Gábriel.

Beleg. Főnök: Horváth Ferencz.

Jákó. Főnök: Rézmann József.

Kis-Korpád. Állomási elöljáró: Fleischhammer Rajmond.

Kaposvár. Főnök: Krimszky Géza. *Helyettes-főnök:* Schlegel Lőrincz. *Hivatalnok:* Gabel József.

Báté. Főnök: Imrey Ferencz.

Dombóvár. Főnök: Kostyál János. *Hivatalnok:* Sesták Márk.

Mágócs. Főnök: Szabady Gábor.

Szászvár-Máza. Főnök: Papik Sándor.

Bonyhád. Főnök: Udvardy Sándor. *Hivatalnok:* Bundsmann Károly.

Mórágy. Állomási elöljáró: Hönigsfeld Ede.

Báttaszék. Főnök: Stanakovits Nándor. *Hivatalnok:* Witzel Jenő.

Vonatmozgósítási és műhelyi szolgálat Kaposvárit. Főnök: Prohászka Ferencz. *Hivatalnok:* Papp János.

Anyagszertár Kaposvárit. Gondnok: Nietsch Rezső.

EPERJES-TARNOWI (MAGYAR RÉSZ) VASÚT.

Székhely: Budapest Sugár-út 82.
Cég: Eperjes-tarnowi vasút magyarországi része.
Eng.: 1871. XIV. törv. cikk által.
Az üzlet a magyar kir. államvasútak igazgatósága áltál kezeltetik.

Ez a rövid vasút létesítés volt a legbonyolultabb, amióta vasutat létesítettek.

Magyarország felvidékének Lengyelországgal (Gácsországgal) való összeköttetése kezdetben *Eperjestől Premysl* irányban terveztetett. Szulkovszky Ágoston és érdektársainak 1867. december 2-án adták ki az előmunkálati engedélyt *Eperjestől—Hannusfalván Svidniken* át *Premysl* irányában. Ugyancsak előmunkálati engedélyt kaptak: 1868. március 11-én gróf *Andrássy Manó* és érdektársai is. Később *Eperjes* és *Tarnov* köztti egyenes összeköttetés is napirendre került. 1869. julius 24-én az *Angol—Magyar Bank* is előmunkálati engedélyt kapott Eperjestől az országhatárig Tarnow irányában. De voltak ezeken kívül is folyamodók, nevezetesen: *Pongrácz* testvérek, *Weikersheim* M. H. és érdektársai, *Taffler* Adolf és *Loisch* Ede, gróf *Uniszech* Alfonz és érdektársai végül gróf *Rumnerskirch Károly* és *Aester* Ágoston, kik szintén 1869. és 1870. években *Eperjes—Palocsa,* esetleg *Bártfa—Tarnow* felé akartak vasutat építeni. Sőt a birodalom két kormánya között is élénk tárgyalások folytak, míg végre a magyar törvényhozás 1870. május 30-án a vasútnak *Eperjes—Tarnow* irányban való vezetését rendelte el és engedélyezési versenytárgyalást rendelt el. Hét pályázó vett részt és az 1871. évi XIV. te. alapján becikkelyezett engedély-okmány szerint az *Unió Bank* építette meg *Eperjestől—Kisszebenen orosz Volgán át Tamowra.* 1871. junius 10-én kezdték építeni.

Az eperjes-orloi vonal *1873. május 1-én,* míg a vasutat a határszélig — noha 1874. évben elkészült, — *csak 1876. augusztus 18-án adták át a közforgalomnak.* Igaz, hogy a cs. kir. vasúthálózat leluchow-tarnowi rész építéséhez szükséges anyagok szállítására, már 1875. február 1 óta használták. Az egész magyar vonalrész hossza: 59 km. Az 1879. XXXVIII tc-vel, 1879. julius 22-én a cs. kir. szab. kassa-oderbergi vasút tulajdonába jutott.

Igazgatótanács.

Elnök: Gr. Pejacsevich Márk. *Helyettes elnök:* Dr. Mautner Fülöp.
Igazgatótanácsi tagok: Alsó Ruszbachi Mayer Antal, Laczkó Antal, Dr. Stieger Gyula, Brüll Miksa lovag, Rudnyánszky Ferencz.

Külszolgálat.

Pályafentartás Eperjesen: Ungár Samu, osztálymérnök, Gedeon Gáspár, segédmérnök.

Forgalom. Állomások.

Eperjes. Üzletvezető: Krammer József, *állomási főnök.* Steinhübl Antal, *vizsgáló hivatalnok.*

Nagy-Sáros: Borhy László, *állomási elöljáró.*

Kis-Szeben: Jajczay János, *állomási elöljáró.*

Héthárs: Krausz Mihály, *állomási főnök.*

Őrlő, állomási főnök: Szigeti Ignácz. *Hivatalnok:* Váczy István.

Fűtőház Eperjesen: Kajtár Gyula, *fűtőházfőnök:*

GYÓR-SOPRON-EBENFURTI VASÚT.

Székhely: Budapest Tukor-u. 2.
Cég: Győr-sopron-ebenfurti vasút.
Eng.: 1872. XXXVII. és 1874. évi XXX. törv. cikk által.

Győr és *Sopron* között megépítendő vasútra előmunkálati engedélyt nyertek: 1870. április 8-án Dr. *Tóth Ferenc, Dr. Bollemann* és érdektársai 1870. október 27-én *Frankfurter* Vilmos, ugyancsak Frankfurter 1871. február 5-én az országhatárig és ugyancsak az országhatárig 1871. szeptember 12-én *Földváry M.* és érdektársai is engedélyt nyertek.

A végleges engedélyt Győrtől—Sopronon át Ebenfurt irányában az országhatárig I. r. gőzmozdonyvasut kiépítésére és üzletbentartására az 1872. XXVII. te. alapján Erlanger Viktor kapta meg. Az építési engedélyt a győr-soproni részre 1873. február 2-án az országhatárig pedig ez év május 4-én adták ki. Igen lassan folyt az építés, mígnem 1875. február 1-én részvénytársasággá alakultak, a tervbe vett 1875. október 15-iki megnyitás eltolódott 1876. január 3-ra.

A vonal egyfelől Sopronban a déli vaspályához, másfelől a cs. kir. szab. osztrák államvaspályával, illetve a magyar nyugati vasúthoz csatlakozott. A vonalhossza 86 km.

Az ország megcsonkítása után az Arad-csanádi Egyesült vasutat az aradi igazgatóságtól szerződésileg kezelésbevette. Később a magyar részre *„Szeged-Csanádi Vasút Rt.“* néven erre külön társaság alakult.

Igazgatóság.

Elnök: Báró Erlanger Lajos. *Alelnök:* Rechnitz Henrik.

Igazgatósági tagok: Altmann Károly, báró Erlanger Emil, Kónyi Manó, Dr. Kunz Jenő.

Felügyelő-bizottság: Lates József, Fenyvessy Adolf, Tottis J., Spira F.

Vezértitkárság Budapesten.

Vezértitkár: Pólyák Béla. *Főkönyvvivő:* Uhl Alajos. *Kiadó:* Asztaller Gyula. *Hivatalnok:* Kappenstein Eerencz.

Üzleti felügyelőség Győrött

Főnök: Bihl Gusztáv, üzleti felügyelő. *Helyettes:* Egyényi József, felügyelő.

A.) Általános igazgatási szolgálat

A. Általános igazgatósági szolgálat. Főnök: Goldstein Henrik, főmérnök. *Helyettes:* Schwarzenberg Mór, *számfejtő. Iktató:* Beitl Ferencz. *Kiadó:* Bánóczy Victor. *Anyagszerkezélő:* Elbl Henrik. *Gyűjtőpénztámok:* Beer József. *Gyűjtőpénztári-ellenőr:* Rechnitz Sándor. *Másoló:* Reich Adolf.

A győr-soproni vonal építésének leszámolására. Főmérnök: Dieter János. *Kisajátítási hivatalnok:* Jaeger Károly.

B.) Üzleti bevételek ellenőrzése, visszkereseti és kereskedelmi szolgálat.

Főnök: Egyényi József, *felügyelő, főfelügyelő-helyettes. Helyettes:* Pártos Kálmán, *ellenőr. Hivatalnokok:* Kohn Mór, Fleischner Adolf, Kozol Kálmán. *Díjnok:* Gróf Sándor.

C.) Műszaki szolgálat és járműfentartás.

Főmérnök: Lehner Gusztáv Adolf. *Helyettes:* Oesterreicher Géza, *mérnök. Pályafentartási segédmérnök:* Schmidt Gyula. *Vonatmozgósí-*

tási segédmérnök: Simái Tivadar. *Fűtőház-gondnok:* Panz Imre, lovag. *Számtiszt:* Csillag Miksa.

D.) Forgalmi szolgálat.

Főnök: Mazaly Ignácz, *forgalmi főnök. Helyettes:* Raab Samu, vizsgáló. *Kocsi-leszámoló tiszt:* Kristóffy Károly. *Másoló:* Lendvay Antal.

E.) Városi iroda.

Főnök: Rechnitz Sándor, (pénztárellenőr.)

F.) Anyagszertár.

Kezelő: Glatz Gusztáv. *Állomási szolgálat Győr. Főnök:* Baunel Nándor. *Teherpénztárnok:* Ertner Gyula. *Személypénztárnok:* Günther Mihály. Díj *nők:* Engel Gyula.

Enese. Vezető: Kovács Lénárd.

Csorna. Főnök: Böröcsfy Dénes. *Személypénztárnok:* König Frigyes.

Kapuvár-Gartha. Főnök: Heiner Gusztáv. *Személypénztárnok:* Ellinger Antal.

Eszterháza-F.-Szt.-Miklós. Főnök: Rokos János.

Pinnye. Főnök: Jirba Venczel.

Sopron. Főnök: Ellinger Ernő. *Teherpénztárnok:* Lustig Károly. *Személypénztárnok:* Willingsdorfer Lajos. *Üzleti tiszt:* Singer Adolf.

VÁGVÖLGY1 VASÚT.

Székhely: Pozsony.

Cég: Vágvölgyi vasút.

Eng.: 1872. évi XXIX., 1874. évi XXIX. és az 1876. IX. t. cikk által.

Nemcsak hazánkban, hanem az egész birodalomban a legelső sínut a *Pozsony—Nagyszombat* között 1837. évben építeni kezdett lóvonatu vonal volt.*) Ezt a vonalat vette meg 1871. október 29-én hg. *Windisch-grö-tz* Alfréd, id. gr. *Zichy* József, *gr. Breuner* Ágost János, gr. *Széchenyi* Béla, gr. *Szapáry* Gyula, *Szüllő* Géza, *Machanek* Miksa, *Proschavitz* és a bécsi *Wechsterbank,* báró *Detreaux* Ede, *Friedmann* O. Bemát és *Zimmermann* Emil és 1872. október 15-én nyert engedély alapján átalakították elsőrangú gőzmozdonyú vasuttá. Ugyanekkor nyertek engedélyt a következő fővonalakra. *Sopronon Ruszton* át *Pozsonyig. Pozsonytól—Nagyszombaton át Zsolnáig* (csati, a KSOD-hoz) továbbá a következő szárnyvonalakra: *Sérctől—Pozsonyig, Sérctől Kismartonon* át *Nagy-Höflányig* (itt csatlakozik a GySEV.-hez) *Nagyszombattól Jablonczán* át *országhatárig* (Ludenburgnál csatlakozik a Ferdinánd éj szaki pályával) és *Lipótvártól Üzbéghig.*

A pénzcsoport 1873. január 8-án, mint *„Vágvölgyi vasút rt.“* alakult meg.

Megnyitási határidők:

A pozsony—nagyszombati gőzüzemű 46 km. 1873. május 1-én.
a récse—prácsai összekötő 4 km. 1874. február 1-én.
a nagyszombat—vágújhelyi 54 km. 1876 június 2-án.
a szagyszombat—szeredi 14 km. 1876. szeptember 1-én.
a vágújhely—temcséni 22 km. 1878. május 1-én.

A társaságot, hogy a bukástól megmeneküljön a pozsony-soproni,

*) 1. a 71. oldalon.

nagyszombat-ludenburgi és a lipótvár-üzbéghi vonal megépítés kötelezettség alól fölmentik és az állam megveszi a vonalát. 1882-ben a bruck-győri vonal fejében csereképen átadta az osztrák állam vasúttársaságnak. 1891-ben az államosításkor (1891: XXV. te.) végleg az államvasuthoz csatoltatott.

Kormányzótanács.

Elnök: gróf Breuner Ágost. *Alelnökök:* gr. Erdődy Ferencz és Friedenthal P. G.

Kormányzótanácsosok: Friedlander József, dr. Berger Lajos, dr. Herz Vilmos, dr. Sztroiny Sándor, Hahn Samu és Luft Antal.

Felügyelő bizottság. Tersztyánszky Lajos, lovag Merfort Róbert és Hartenstein Zsigmond.

Igazgatóság: Kiskámoni Szalay Ödön, ifj. Edl Tivadar és báró Mednyánszky Dénes.

A. Központi igazgatás. Igazgató: Kiskámoni Szalay Ödön. *Főszámvevő:* Hahn József. *Főtiszt:* Norgauer János. *Főföldmérő:* Sákl Gusztáv. Főtiszt: Strohmayer Rezső.

B. *Üzletvezetőség. Üzlet-felügyelő:* Koller Ágost. Főnökök: Ferrel Győző, Hiemmel Rezső, Titz Károly, Trenk Ferencz, Korn Ferencz, Windisch Antal.

Állomások.

Pozsony. Főnök: Rziha Alajos.

Récse. Főnök: Elsholcz Károly. Pr*ácsa. Főnök:* Zimmermann Henrik. *Szt.-György. Főnök:* Kohn Gusztáv. *Bazin. Főnök:* Főcze Sándor. *Modor-Senkvicz. Főnök:* Fábry Ede. *Cziffer. Főnök:* Altdorffer Rezső. *Nagyszombat. Főnök:* Schidek Nándor. *Keresztúr-Apaj* (megállóhely) *Szered. Főnök:* Rischanek Ferencz. *Lócz-Brssztovány. Főnök:* Kuttler József. *Galgócz-Lipótvár. Főnök:* Schmelhegger Lajos. *Kosztolány. Főnök:* Várallyay Károly. *Pöstyén. Főnök:* Pils Ferencz Károly. *Brunócz. Főnök:* Mayer Ede. *Vág-Ujhely. Főnök:* Varga Sándor. Bohuszlavicz (megállóhely). *Melsicz. Főnök:* Kasztner Rezső. *Trencsén. Főnök:* Langfelder Gusztáv.

C. *Építészeti felügyelőség. Főnök:* Brausewetter Győző, *építészeti felügyelő. Főmérnökök:* Lóskay Miklós és Gulácsy Béla. *Mérnökök:* Garreiss Károly, Tschamler Rezső és Krizek Alajos.

Forgalmi felügyelőség Budapesten. Főmérnök: Bogén Béla.

ARAD—KŐRÖSVÖLGYI VASÚT.

Székhely: Arad.
Cég: Arad-kőrösvölgyi vasút.
Eng.: 1875. évi XLIV. te. által.

Az arad-körösvölgyi vasút kiépítésének gondolata 1867-ig visszavihető. Az aradmegyei érdekeltségek, s különösen *Szende Béla* főispán voltak azok, akik Arad-Borosjenő-Jószászhely-Békésgyula közötti vasútösszekötést akartak. E tárgyban a főispán gyűlést is tartott, de gyakorlati eredménye a lelkes felbuzdulásnak nem lett. Atzél Péter és érdektársai próbálkoztak 1870-ben. Ugyanekkor egy konzorcium is alakult és Arad, vagy Kétegyházán át tervezett vasút konkurrenseként, de mint-

hogy elegendő pénzük nem volt az ügy elaludt. 1875-ig csend volt e vasút létesítése körül. Végre *Atzél Péter és társai* az 1875. évi XLIV. tc.-kel építési engedélyt nyertek *Aradtól-Újszentannán, Világoson, Pankotán* át *Borosjenőig* másodrangú mozdonyvasút létesítésére. Az építést sok körülmény nehezítette. Aratás, Kőrösszabályozás, kedvezőtlen időjárás, pénzhiány hátráltatták a munkát, ennek ellenére *az arad-pankotai* 41 km. részt 1877 február 1-én a *pankota-borosjenői* 21 km. részt: május 10-én, vagyis több mint egy évvel a kikötött engedély időnél hamarabb adták át a közforgalomnak. 1893-ban a X. te. alapján egyesült az arad-csanádi vasúttal.

Itt emlékezzünk meg az 1877. évi seregszemlébe nem tartozó 1881. XLVII. tc.-kel létesített

Az arad-csanádi egyesült vasút rt.-ról.

Ez a vasúttársaság kért és kapott az 1881. XLVII. tc.-kel engedélyt nyert *Aradtól Pécskán, Mezőhegyesen, Makón* át *Szőregig* és *Újszegedig,* valamint *Mezőhegyestől-Kétegyházáig* terjedő vasútvonalak építésére. 1882. március 5-én kezdték meg az építést. A szőreg-újszegedi vonal kivételével, az egész vonalat, 1883. május 20-án át is adták a forgalomnak. Majd 1884. január 28-án megnyitja a *kétegyháza-erdőhegyi* vonalat. 1887. december 15-én a *szentanna-kisjenői* vonalat, 1889 december 13-án a b*orossebes-gurahonci* vonalat. 1886 december 5-én a *gurahonc-brádi* vonalat. 1893. évben a X. te. alapján egyesül az arad körösvölgyi vasúttal és felveszi „az arad Csanádi vasutak“ céget.

Még ugyanezen évben kezelésbe veszi a *borossebes-mennyházi* vonalat, 1904-ben pedig a békéscsanádi hév. *mezőhegyez-szarvasi* vonalat.

Az ország megcsonkítás után, a magyar részen maradt vasút kezelését Aradon történt megállapodás értelmében a *Győr-Sopron-Ebenfurti* vasút vette át. Jelenleg a Szeged-Csanádi Vasutak rt. üzemében van.

Igazgatóság.

Elnök: Atzél Péter. Alelnök: Bohus Zsigmond. Klein Ferencz báró.

Igazgatósági tagok: id. Andrényi Károly, Atzél Lajos báró, Bohus István, Bohus László, Dániel Gergely, Dományi József, Jahn Vilmos, Nachtnebel Ödön, Urbán István, Vásárhelyi Béla, Vásárhelyi László, Zelésky Róbert gróf.

Felügyelő bizottság: Dániel László, Varjassy József, Reiser Nándor. *Póttag:* Heinrich Sándor.

V ezérigazgatőság.

Vezérigazgató: Boros Béni. *Jogtanácsos:* Pálffy Sándor.

Pályafentartási főnök: Hegedűs László, főmérnök.

Főkönyvvezető: Reiser Adolf. *Forgalmi főnök:* Wagner Gyula. *Főellenőr:* Landthaller Antal. *Központi pénztárnok:* Jenő Béla.

Vonatmozgósítási és műhelyi főnök: Némethy Antal.

Vonatmozgósítási számvevő: König Jakab. *írnok:* Hess Adolf. *Üzletgyakornokok:* Tedesko Andor Henrik, Neumann Henrik.

Vonalszolgálat.

Pályafenntartási mérnök: Szathmáry Mihály.

Aradon: Volf Gusztáv, *Ötvenesen* (megállóhely.): Asztalos Ferencz, *pályaőr. Zimánd-Úfalun:* Csepy György, *állomási elöljáró. Szent-Annán:* Nagy Elek. *Világoson:* Antalóczy Gyula. *Muszkán* (megállóhely.): Korok-

nay Gergely, *pályaőr. Kerekin (megállóhely:* Máté Sándor, *állomási őr. Pankotán:* Vogl Lajos. *Tcrnova-Kurtakéren:* Weint vTilmos. *Apatelek:* Probsz Nándor, *állomási elöljáró. B.-Jenőn:* Kayser Gyula. *Üzletgyakornok:* Nagy József.

ARAD—TEMESVÁRI VASÚT.

Székhely: Budapest.
Cég: Arad-temesvári vasút.
Eng.: 1868. évi XXXVII. t. cikk.

Az *Arad-Temesvár* között létesítendő vasúti összekötést először Reiber *Henrik* és *Hermann Zakariás* temesvári mérnökök akarták létrehozni. A terv azonban csak terv maradt. Az első erdélyi vasút létesítésekor újból szőnyegre került. Ez is dugába dűlt. 1867-ben az új felelős kormány programmjába felvette. Ekkor *Klapka György* tábornok folyamodott*) és 1867. november 26-án meg is kapta az engedélyt az *arad-temesvári* vasútra. Tárgyalásokat kezdett a szükséges pénz előteremtésére. Az 1868. évi december 3-án szentesített XXXVII. te. alapján kiadott okmányban építési engedélyt nyertek: *Klapka György, Sulzbach testvérek* Majna melletti *Frankfurtban,* a *darmstadti Ipar és Kereskedelmi Bank* és *Cramer Klett Nürnbergben. A* vasutat, a tiszavidéki vasút Arad állomásától kiindulva Aradtól Temesvárig a cs. k. szab. oszrták államvasút állomásába beágazással építették. Az 55.46 km. hosszú vonalat 1871. április 6-án adták át a közforgalomnak. 1891-ben az 1891: XXXVIII. tc.-kel olvasztották be a m. kir. államvasutak vonahálózatába.

Igazgatóság.

Elnök: Weninger Vincze. *Alelnök:* Kopp Emil.

Igazgatósági tagok: Schiefner Gyula, Tschögl János, Domahidy Ferencz, Blasovits Károly.

Felügyelő bizottság: Schnedár János, Hübner Gusztáv, Biberaucr Tivadar.

Üzletvezető igazgatóság: a tiszavidéki vasút igazgatósága.

Vonal- és helyi szolgálat: a) Pályafentartási mérnöki osztály Aradon: Zikmundovszky Nándor, *mérnök, b) Forgalmi szolgálat Uj-Arad:* Kliegl Ottó, *állomási felvigyázó. Vinga:* Szijj Sándor, *állomási főnök. Orezifalva:* Weiszbrunn Ignácz, *állomási felvigyázó. Merczifalva:* Grams Ignácz, *állo-*
Ottó, *állomási felvigyázó. Vinga:* Szijj Sándor, *állomási főnök. Orezifalva:*
mási felvigyázó. Szeni-András: Dank 3 József, *állomási felvigyázó. Temesvár:* Deniflée Károly, *üzleti hivatalnok s képviselő.*

*) L. Orsz. Levéltár közm.- és közl. min. 3382/67 9.—3.

6. FEJEZET.

A vasúti szolgálat hősei. — Betörés a Máv igazgatóság pénztárába. — A Király és a Szent Korona. — A magyar gépészeti műszavakról. — Ordódy Pál közmunka- és közlekedési miniszter működése. — A Máv gépgyár németszelleme 1880. november havától magyarrá változik. — A Máv igazgatásának átszervezése. — Báró Kemény Gábor közmunka- és közlekedési miniszter és az 1884. évi szolgálati- és illetményszabályzat. — Mióta van a Máv-nak Hivatalos Lapja?

Szálló igévé vált: „a vasutasnak egyik lába a sírban a másik a *börtönben van.“* A veszélyes szolgálatban, ha minden jól megy is, hamarább tönkremegy az emberi szervezet. A sötét éjszakába fúródó száguldó vonat kimerült mozdonyvezetője és fűtője, egyetlen pillanatra sem bólinthat el, mert a gondjaikra bízott élet és vagyon azonnal megsemmisül. A futókerekek, felbontott és síkos kavicságyazatok között ki- és beugráló, rosszultáplált vasúti hősök: *a kocsirendezők* szolgálata ennél semmivel sem veszélytelenebb. Valóban egyik lábuk a sírban van, s ha emberi gyengeségük folytán hibáznak: a börtönbe kerülnek.

A 70-es évek végén még a betyár-világ is veszélyessé tette a vasúti szolgálatot. Az egykorú közleményekből látjuk, hogy néhány pengő forintért elég sűrűn megölték a pusztaságon élő vasúti pénztárnokot. A fővárosban a rablók udvariasabbak voltak. Megvárták, míg a pénztárnok hazamegy, és mindenki lefekszik. Az éj leple alatt, a magukkal vitt gyertyavilág mellett, kezdték meg a „munkát“ az Andrássy-út elődjén: a Sugár-úton.

Nem érdektelen feljegyzés, hogy még az éjjeli betörést is két hazafelé ballagó vasúti tisztviselő vette észre, kik még hajnalban is

a Máv. igazgatóságot simogatták a szemükkel, mert a kiszűrődő gyertyavilág — a csikorgó hidegben is — gyanús volt nekik. Hol volt a rendőr a Máv. igazgatósági pénztár környékéről?, azt senki sem kérdezte.

Néhány egykorú hírt közlünk a vasutas múlt elfelejtett világából.

A vasúti szolgálat hősei.

Egy vasúti őr meggyilkolása

(Egykorú közlemény*)

„Kedd virradóra elkövetett vérlázító gyilkosságról értesítik lapunkkal A debreceni nagy vásárról Vámos-Pércs felé hazautazok közül két egyén lélekszakadva futott a vámos-pércsi községházához, előadván, hogy őket két fegyveres egyén feltartóztatta s pénzt követelt tőlük. A szegény emberek zsebeiket kiforgatták, mutatni akarván, hogy náluk pénz nincs. A két gazember erre szörnyű szitkozódások közt elbocsátotta őket. Ezek alig adták elő panaszukat, midőn egy harmadik levetkőztetett ember is beállított a községházához. A jómadarak ezt ruháitól fosztották meg és úgy bocsátották útnak. — Még egy negyedik egyén is jelentkezett, ki a rablók „megállj“ kiáltására futásnak eredt.

A betyárok azonban nem elégedtek meg ezel, hanem egy golyót is utána küldöttek, mely a futót megsebesítette, de nem halálosan. Ekkor vették útjokat Debreczen felé

és betörtek a halápi vasúti megállóhely pénztárába, hol *Nagy Gyula állomási őr* a négy emberrel társalgott, kiket jószívűségből hívott be a hidegről. Midőn ezekkel a szobában beszélgetett egyszerre kinyílt az ajtó, s abban egy gubába öltözött egyén lépett be, kinek gubája alatt katonaruha volt, s kérte a bentlevőket, hogy engedjék meg neki, — hogy megmelegíthesse hideg tagjait. Alig volt ott egy percig a jövevény. Nagy megkérdezé kiléte felől. Erre a szóra az ajtó kinyílt s azon egy szintén fegyveres egyén (az előbbinek társa) lépett be, a bentlevőket káromlások közt lelövéssel fenyegetve, — ha egyet szólnak. Ekkor a két zsivány hozzáfogott szándékához. Az egyik a kasszához lépett, s annak tartalmát 8 forint 33 krajczárt zsebredugta, mialatt a másik fegyverével a *főnököt* vette czélba s lőtt... *Nagy Gyula a lövésre rögtön lerogyott:* a bentlevő négy egyén pedig ki- és elszaladt. *Nagy Gyula pár óra alatt meg*

*) *„Vasút“* 1879. január 5. 3. 1.

is halt. Az éjnek szomorú hősei ekkor a halápi Csárdába tértek be, hol szintén kirabolták a kocsmárost. A gazemberek azután elnyargaltak nem tudni hová? Csak gyanítani lehet, hogy Vámos—Pércs felé, mert két paripát ottan találták meg szabadon bocsátva. A rendőrség minden erejét összeszedve üldözi a zsiványokat. Még e sorok írásakor nincsenek elfogva.**)

Betörés az államvasutak igazgatóságába.
(Egykorú közlemény.***)

1879. január 19-én vasárnap hajnal négy órakor az államvasutak két tisztviselője a Sugárúton (a mai Andrássy-úton) hazafelé ballagott. Az államvasutak palotája elé érve, annak egyik sugárúti ablakát nyitva találták. Ily órákban ez igen rendkívüli jelenségnek tetszvén előttük, rosszat sejtettek, fölcsengették a házfelügyelőt és igazgatót (Tolnay Lajost) s bementek a szobába, hol a gyertyavilág volt. A pénztári helyiség előszobája volt ez. A padlón elszórva vésőt, kalapácsot, egy tarkakendőt, szivarpipát, s több tolvajkulcsot találtak; egy Wertheim féle vasláda fel volt törve s kirabolva. A pénztárhoz vezető ajtón kisebb sérülések voltak észlelhetők, valamint a Wertheim ládán is. A szoba folyosójáról nyíló ajtó egyik alsó táblája kifeszítve, szintén a padlón hevert úgy, hogy a résen egy ember kényelmesen bebújhatott. Világos volt, hogy *itt rablás történt. A* nyomban eszközölt rendőri látlelet és vélemény szerint a tolvajlás elkövetése a következő módon történhetett. A magyar államvasút palotájának hátsó részén, mely az Izabella utczára szolgál, egy üres telek van, melytől az épület hátulsó udvarát 2 ölnyi fal választja el, itt másztak be, s az udvarra szolgáló lépcsőn s folyosón át, a pénztári előszobába jutottak. Itt gyertyavilágnál feszítószerszámokkal kényelmesen feltörték a Wertheim féle négyszegletű vasládát, melyben a tisztviselők által faárában befizetett összegek voltak elhelyezve. 1381 frt. 75 krajczár készpénzt vittek el innen. Az ugyanitt levő Wertheim féle kézi pénztárt nem bírták feltörni. A tolvajok tovább keresgéltek. Felnyitották azt a vasládát, melyben a vasútról érkező pénzeket szokták a pénztárba szállítani, de abban semmit sem találtak.

**) Utólag megállapítottuk, hogy január 17-én Barcza Dániel csendbiztos 4 csendőrrel Álmosd község határában elfogta a fiatal gyilkost és a debreceni fogházba szállították.

***) „Vasút“ 1879. január 28. sz.

A vasúti szolgálat hősi halottja ť

Költ Mihály raktárnok, a magyar nyugati vasút Kis-czell állomáson, — egy alig 30 éves férfi, ki csak nem rég került vissza Boszniából — mint lapunknak írják a múlt héten oly szerencsétlenül bukott le a szerkocsiról, hogy rögtön szörnyethalt, özvegyet és kisded árvát hagyott hátra.

Szerencsétlenség Hatvan állomáson.**)

„Amint Hatvanból levelezőnk írja: *Kovács József vasúti málházót* az ottani állomáson szerencsétlenség érte, amennyiben a vonat a lábát a szószoros értelmében összezúzta. A szerencsétlent a budapesti Itokus korházba szállították."

Ugyancsak a „Vasút" című lap 1880. június 6-iki számában a következő érdekes közlemény olvasható:

Az osztrák császár és a magyar Korona.

„Midőn az 1853-ban megtalált Szt. Koronát Bécsbe vitték, ezt koronaőrök hiányában *Scitovszky* bíboros kísérte. Őfelsége jelen volt az átadásnál is és a Szent Korona megpillantásakor meglepetve kiáltott fel: *„Valóban szép!"*

A bíbornok az alkalmat a következő megjegyzésre használta fel: *„Még szebb lenne Felséged fején!"* Mire őfelsége mosolyogva így válaszolt: *„No majd az is meglesz kedves bíbornok úr."* „Ezt őfelsége 1853-ban mondta."

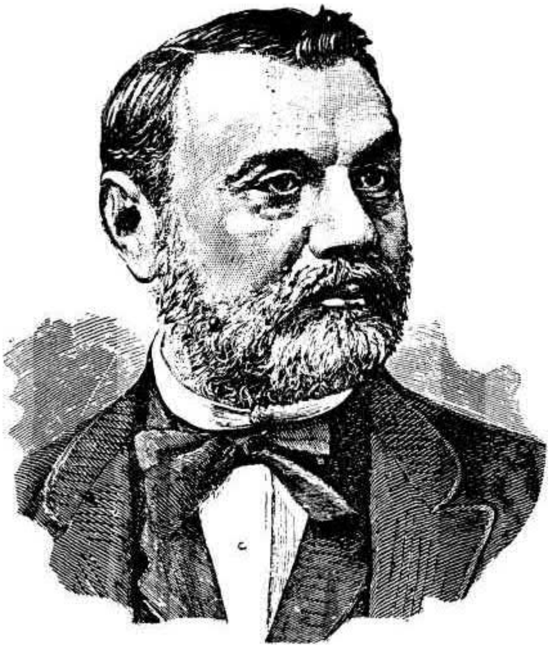
Vasúti dráma***.)

„Szombaton éjjel az aradi vasútállomás borzasztó dráma színhelye volt. Ugyanis *Szabó kocsitoló* a kocsik összetolása közben oly szerencsétlenül csúszott el, hogy feje a kerék alá került, mely a testtől egészen elvágta. A szerencsétlen, özvegyet és három árvát hagyott hátra."

A magyar gépészeti műszavakról.

A „Vasút és közlekedési közlöny" 1880. június 13-án megjelent 70. számában kezdte folytatásban közölni *Wolfsgruber István* a magyar észak keleti vasút sátoralja újhelyi műhelyében beosztott mérnök, a magyar—német nyelvű gépészeti műszavakat. Ezt a rendkívüli érdekes gyűjteményt *Maurer Vilmos* felhívására küldte be.

t „Vasút" 1879. január 5. 3. 1.
**) *„Vasút"* 1880. június 6.
***) *„Vasút"* 1880. június 13.



ORDÓDY PÁL
1880- április 24-től — 1882 augusztus 9-ig
közmunka és közlekedési rr. kir. miniszter
lemondása után főrendiházi tag.

„Csendesen hullt le, — mint a csillag a haza egéről, de fénye fennmarad tettei és intézkedéseiben, melyek nevét a közéletben ismertté és tiszteltté tevék, míg korszakalkotó működése a közlekedésügy terén a haza elismerését érdemelte ki“... így írt a *„Vasúti Hírlap“* 1885. évi szeptember 15. száma.

Hazájától távol. Ischl-ben keresett gyógyulást tüdő és szívbajára ez a halkszavú, jó miniszter, kinek nagy tudásánál csak szerénysége volt nagyobb. 1885. augusztus 26-án megszűnt dobogni a vasutasokat nagyon szerető szív. A vasutasok könnyezve kísérték utolsó útjára.

Ordódy Pál a XII. század magyar nemeseinek leszármazottja,

1823-ban Bagotán, Komárom megyében született.*) Jogot végzett. Huszonötéves korában (1848-ban) Szalay László titkáraként elkísérte gazdáját a frankfurti német parlamentbe, kit oda a Batthyány kormány, követül küldött ki.

A szabadságharc elbukása után elfogták és börtönbe vetették. Kiszabadulása után komárom-megyei birtokán gazdálkodott 1864-ben főjegyző 1868-ban a megye alispánja lett, — noha az egész megye ellenzéki volt, ő Ghyczyvel Komárom megye vezérférfiával, — ki rokona volt, — a Deák párthoz csatlakozott és mint ilyent választották meg 1868-ban képviselővé. Pártjával részt vett a kiegyezésben és a balközéppel történt fúzióban is.

Péchy Tamás utóda lett a közmunka és közlekedési miniszteri székben. Amíg Budapesti közlönyben nem jelent meg a kinevezése — senki sem akarta elhinni, hogy ez a visszavonult életet élő, csendes, szerepléstől irtózó, Deák Ferenc egyszerűségű ember, miniszteri tárcát vállaljon. És csak akkor látták, milyen kiváló miniszter, amikor a vasútépítés egész rengetegét vitte keresztül két évi minisztersége alatt. Ordódy alatt a következő vasútvonalak létesültek: Apahida-Deés (Szamosvölgyi h. é. v.) 1880: XXII. te.. — Nyitra-Nagytapolcsány (Nyitravölgyi v.) 1880: XXXIII. te. — Rákos-Ujszász (Máv.) 1880: XXXVIII. te. — Szőregh-Kiszombor (ÁCS. h. é. v., mely 1893-ban egyesült az aradi és csanádi vasutakkal) 1881: XLVII. tc. — Kelenföldi-Baranya-szentlőrinc (Bpest-pécsi) — Ujdombóvár-Ó-dombóvár (Bpest-pécsi v.) 1881: XLVI. te. — Arad-Mezőhegyes (A. Cs. h. év.) 1881: XLVII. te. — Budapest-Szabadka (Máv.), Kiskörös-Kalocsa (Máv.), Budapest-kitérő (Máv.), Soroksár-Kavicsbánya (Máv) 1880: XXXV. te. — Kiszombor-Makó, Makó-Mezőhegyes és Mezőhegyes-Kétegyháza (A. Cs. h. é. v.) 1881: XLVII. te. — Nagykikinda-Nagybecskerek (hév.) 1881: LXXIII. te. — Szabadka-Ujvidék, Ujvidék-Zimony (Máv.) 1880:XLII. te. — India-Mitrovica (Máv.) 1881: XLV. te. — Szatmár-Nagybánya (h. é. v.) 1881: XLVIII. te. — Nagytapolcsány-Nagybélic (O. M. Á. V. T.) 1880: XXXIIП. te., — Mitrovica-Szávapart (Máv.) 1881: XLV. te. — Budafok-Dunapart (Bpest-pécsi)

„Helyesbítendő a *„Révai Nagy Lexikon“* 14. köt. 773. old. Ordódy Pál nem *Pesten és nem* 1822-ben *született. Nem is Budapesten halt meg,* hanem Ischlben, sőt nem is itt alussza örök álmát, hanem Bagotán (Komárom vm.) a családi sírboltban.

Ugyancsak helyesbítendő a „Pallas *Nagy Lexikon*“ 13. köt. 470. old. ugyanezen okokból.

V. ö. *Vasárnapi Újság* 1880. évi 19. sz., Vasúti és Közlekedési közlöny 1880. április 30. és a Vasúti *Hírlap* 1885. szeptember 15. sz., valamint Ordódy Pál bagotai anyakönyvi kivonata.

1881: XLVI. te. — Zimony-Országhatár (Máv.) 1880: XLII. te. — Ezeken kívül A Margitfalva-Szomolnok (gölnicvölgyí h. é. v. részben keskeny nyomtávú), melyet 1881. szeptember 14-én 28543. szám alatt hagyott jóvá.

Íme itt van két esztendő Ordódy Pál életéből a vasútügy terén terén kifejtett munkásságával. S ha ehhez a visszabályozási tervek megvalósítását is hozzá vesszük és mindazt, amiért a vasutasság örök hálával gondol szeretett miniszterére, akkor elmondhatjuk Ordódy volt egyik legnagyobb közmunka és közlekedési miniszterünk. Kiből a becsvágy és a szerepelni vágyás teljesen hiányzott — és „csendesen hullt le, mint egy csillag a haza egéről“ könnyekre indítva a vasutasokat, kik csak a meleg szívű, igaz embereket szokták megsiratni.

A Máv gépgyár német szelleme magyarrá változik)*

„A m. kir. államvasutak igazgatótanácsa szerint, legutóbbi ülésében határozatilag utasította a in. kir. államvasutak gépgyárának igazgatóságát, hogy a belföldi cégekkel és magánfelekkel, — tekintet nélkül ezek által használt nyelvre, — *jövőben kizárólag magyar nyelven levelezzenek.*

őszintén gratulálunk e határozathoz, melynek foganatosítása bizonyára hathatós eszközül fog szolgálni a hazai iparnak és ezégek magyarosításához.“

*

Amint láttuk a magyar nyelv érvényrejutásáért a Máv. vezetősége mindent megtett. A vasúti szaklapokban is lépten-nyomon magyarosodást sürgették. Érdekes és jellemző cikk a következő is.**)

„Miskolczon délben a vonatok összejönnek, az utasok pedig étkeznek. Itt aztán azt lehet látni az érkezőknek, hogy *„Afenthált von Pesth“ „Nach Kaschan“ „Nach Debreczin“ „von Débreczin“ „Nach Pesth“ „nach Kaschan*

E tudósítás a publikum irányában méltányos. *De hát: Németországban vagyunk?!“*

*) *„Vasúti és közlekedési közlöny“* 1880. nov. 10. 705 1.



GERÖMONOSTORI KEMÉNY GÁBOR BÁRÓ
valóságos belső titkos tanácsos,
1878. december 5 — 1882. október Il-ig földm. ipar- és kereskedelemügyi miniszter
1882. augusztus 9 —1886. szeptember 19-ig közmunka- és közl.-ügyi miniszter.

Apai és anyai részről is: *fejedelmi családból* származott. Apja K. Dénes báró, az első magyar minisztérium belügyi államtitkára, János fejedelem egyenes leszármazottja a IV. Péter ágból, ki 1803-ban született és 1849-ben halt meg Budán. Anyja — ugyancsak egyenes leszármazója a fejedelemnek, — Kemény Katalin bárónő volt.

Kemény Gábor báró 1830. július 9-én (a Pesti Napló 1888. évi

november 24. sz. szerint 1830. július 19-én) Csombordon, (Alsó fehér vm.) született. Meghalt Ajnácskőn (Gömör m.) 1888. október 23-án öu. 4 órakor. Tizennégy éves koráig Csekelakán és Nagyenyeden nevelkedett nagyanyja házánál, ahol a Kollégiumban végezte középiskoláit, majd a külföldi egyetemeken tanult. Hazatérve Csányi László alatt a közlekedési mtiniszteriumban, mint fogalmazó működött. A szabadságharc után újabb külföldi tanulmányútra indult, honnan 1852-ben visszatérve, birtokán gazdálkodott. A Bach korszak idején politikai, történeti és jogbölcseleti tanulmányokat frt. Ezek közül legnevezetesebb Eötvös József báróval folytatott vitái: *„A nemzetek fejlődéséről néhány sző" és történeti essay Machiavelliről, Montespuieuről a Budapesti Szemlében.*

Schmerling politikájával nem értett egyet. Párthívei megbízásából Kemény báró 1863. évben, mint Gyulafehérvár képviselője, egy feliratot készített, melyben ennek az országgyűlésnek törvénytelenségét mutatta ki. 1865-ben a Deák párthoz csatlakozott. 1872-ben az erdély református egyház főgondnokává választották. Tisza Kálmán mellett 1875-ben, mint külügyi államtitkár működött. 1878—1882 években földművelési-, ipari- és kereskedelmi miniszter 1882 augusztus 9-től 1886. szeptember 19-ig, mint közmunka-és közlekedési miniszter volt.

Kemény Gábor báró egyik legkiválóbb vasúti miniszter volt. Kereken 2000 kilométer vasútvonalat építettek és helyeztek üzembe minisztersége alatt. Lebilincselően kedves modora, meleg emberi szíve, nagy látóköre és akaratereje a *vasutasok számára először biztosította a vasúti illetmény szabályzatban az automatikus előléptetés jogát*).* Azt az elvet vallotta *„minden nap kell valami jót* cselekedni". Nem is mulasztotta el, hacsak megtehette: mindenkinek örömet szerzett, aki csak hozzáfordult.

Kemény Gábor, mint tudós, történész a legelsők közül való. A Történelmi Társulat 1877-ben III. elnökké, 1878-ban II. elnökké, Ipolyi halála után pedig elnökké választotta meg.**) Tagja volt a Magyar Tudományos Akadémiának. Nevezetes irodalmi művei: *,.Nagyenyed és vidékének veszedelme 1849-ben" „A baloldal politikája" stb.* Mint kereskedelmi miniszter kereskedelmi és vámszerződéseket kötött Németországgal és Olaszországgal. Az ő minisztersége alatt olvasztották be a monarchiába Boszniát, Hercegovinát, Istriát

*) Szolgálati rendtartás és illetményszabályzat 21951. és 21952. 1884. sz.

**) V. ö. Galgóczy emlékkönyv VI. füzet 1891.

és Dalmáciát. 1879-ben ő lajstromoztatta a tengeri hajókat. Az erdészeti kódex, az általános posta egyleti szerződés, borászati kormánybiztosság felállítása, a hazai iparnak nyújtott kedvezmények, a kőbányai sertés veszteg-intézet és számos nagy alkotás jelzi Kemény nagy munkakészségét.

Arany tiszta jellem, meleg szívű emberbarát volt; mindent feláldozott, csak egyet nem: *a meggyőződését.* Hozzá hiába mentek a „kigondolok“ illetménycsökkentés javaslatokkal, jogfosztás tervezetekkel, szilárdan állt a lábán. 1888. október 26-án, pénteken d. u. 1 órakor temették Ajnácskőn a családi sírboltba.

Legyen áldott örökké emlékezete!

Az 1884 évi Szogálati Rendtartás és Illetményszabályzat.

Az 1884. évnek kimagasló eseménye az volt, hogy július 5-én báró Kemény Gábor miniszter, a magyar vasutasság jogviszonyainak biztosítására kiadta a

Szolgálati Rendtartás és Illetményszabályzatot,

mely 21.951., illetve 21.952. szám alatt 1884 augusztus 1-vel életbe lépett.

Talán az 1883. évi I. t.-c. hatása alatt, mely a köztisztviselők képzettségét és minősítését szabályozza, a vasúti rendtartásba is belekerült (6—12. §.) a *felvétel általános kellékeinek szabályozása.*

A 35. §. biztosította a vasutasok automatikus előléptetését. Ezt 35. §-ban foglalt jogot Baross Gábor 1887. április 1-én eltörölte.

1872-ben kiadott Személyzeti *Illetmény kimutatás* és az *1884.* évben kiadott *Ilíetményszabályzat* táblázata között eltérés csak annyiban volt, hogy a legalsó vagyis a VI. rangosztályban a napidíjat 2 forintról 3-ra emelték fel és a távirász, szertárgondnok és állomásfőnök elnevezése eltűnt a hivatalnokok táblázatának utolsó rovatából. A távirász lezuhant az altisztek közé, ott is az alsóbb kategóriákba került. A szertárgondnok és állomásfőnök cím is megszűnt rang lenni, ezentúl már csak beosztást jelentett.

Az altisztek táblázatának élére a művezető és mozdonyfelvigyázó került, elérhető 1600 forint évi fizetéssel. Más azután az első

rangosztályban nem is volt. Még a II. rangosztályba sem kerülhetett be a főkalauz, a távírász és a főmozdonyvezető (hacsak az utóbbit mozdonyfelvigyázóvá át nem minősítették). Meg kellet elégedniök, ha a teljes szolgálati idő után 700 forint fizetést elértek. A napidíj az altiszteknél 1 forint 50 krajcártól 2 forint 50 krajcárig terjedt.

A szolgák táblázatában említést érdemel az, hogy a vonat- és állomásmálházók valamint fékezők, — kik minden időben, állandóan a forgalmi tisztviselővel érintkezve, bizonyos intelligenciára, sőt letett vonatvezetői és kezelői vizsgával még szaktudásra is szert tettek, — még a második rangosztályba sem kerülhettek be, mert, úgy látszik, kellett ott a hely a *Máv-kocsinak* (mert ilyen is volt), így aztán életük alkonyán, — ha az ezüstzsinor nem jött meg, — évi 360 forintig is eljutottak. A szolgák táblázata hat rangfokozatba volt osztva, 210 forint kezdő és az esetleg az I. fokozatba jutók legmagasabb elérhető fizetése 700 forintot tett ki. Napidíjuk 1 forinttól 1 forint 80 krajcárig terjedt. A lakáspénz Pesten évi 100 forinttal kezdődött és a legjobb esetben 180 forintig emelkedett. Vidéken 60 forint volt a legkisebb, 120 forint a legmagasabb évi lakbér.

A Máv igazgatásának átszervezése 1884 április 1-től.

Ordódy Pál közmunka és közlekedési miniszter 1880 október 1-én kiadott utasításával újjászervezte az igazgatótanácsot. 1881-től 1884-ig Tolnay nemes és kitartó munkával dolgozott a személyzet jogviszonyai- és kötelességeinek szabályozásán.

1884 április -én a Máv. igazgatóságát újból átszervezték. Tolnay Lajos igazgatóból a Máv elnökigazgatója lett. Báró Kemény Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter ezzel kapcsolatban az igazgatótanács helyébe az igazgatósági összülést rendelte. Az igazgatóság eddigi VI. szakosztálya XI-re bővült.

Minthogy akkor még a Máv-nak Hivatalos Lapja nem volt, az átszervezésről szóló körözvényt, mint *történeti okmányt* szószerint közöljük:

Magyar királyi államvasutak. 16745/84 szám.

Körözvény összes közegeinkhez.*)

(A magyar kir. államvasutak igazgatására megállapított új szervezet és annak életbeléptetése tárgyában).

I.

A m. kir. államvasutak igazgató-tanácsa f. é. áprilisi hó 1-vel íeloszlattatván, ugyanazon naptól kezdve az államvasutak igazgatá-

*) Máv. Körözvények gyűjteménye gy. sz. 11. I—1.

savai a „magyar kir. államvasutak igazgatósága“ bízatott meg.

Ezen igazgatóság, melynek székhelye Budapest, közvetlen a közmunka és közlekedésügyi m. kir. minisztériumnak van alárendelve és áll: egy elnökből, egy alelnökből és 5 igazgatóból.

Az igazgatóság összülésein ezeken kívül részvesznek a közm. és közl. m. kir. miniszter által kinevezett tagok és az elnök által előadói tisztтel esetleg megbízott szakosztályvezetők is.

Az igazgatóság élén az elnök áll, az alelnök és az igazgatók a szakosztályok ügyeinek előadói.

Am. kir. államvasutak igazgatósága a következő szak- és ügyosztályokra oszlik:

1. Általános igazgatási szakosztály.

a) Titkárság, *b)* Jogügyi osztály, *c)* Statisztika és létszámvezetes. *d)* Segédhivatalok. Ezen szakosztályhoz van beosztva a főorvos is.

II. Pénzügyi szakosztály.

a) Főpénztár, *b)* Főkönyvvezetőség, *c)* Személyi kiadások számfej tősége. *d)* Dologi kiadások számfejtése.

III. Pályafentartási szakosztály.

a) Pályafentartás. *b)* Kiadások ellenőrzése és statisztika.

IV. Építési szakosztály.

a) Alépítményi osztály, *b)* Felépítményi osztály, *c)* Magasépítményi osztály.

V. *Forgalmi szakosztály.*

a) Állomás és vonatszolgálat, *b)* Menetrend osztály, *c)* Távírdái osztály, *d)* Kocsi-ellenőrség. *e)* Kiadások ellenőrsége.

VI. Kereskedelmi szakosztály.

a) Díjszabási osztály, (Belföldi forgalom), *b)* Díjszabási osztály, (Külföldi forgalom), *c)* Kartell és refactia-leszámolás; statisztika.

VII. Kezelési és visszkereseti szakosztály.

a) Kezelési osztály, *b)* Visszkereseti osztály, *c)* Vissztérítési osztály.

VIII. Ellenőrzési szakosztály.

a) Bevételek ellenőrzése, (Belföldi áruforgalom), b) Bevételek ellenőrzése, (Külföldi áruforgalom) és az összes bevételek egybefoglalása. *c)* Bevételek ellenőrzése, (Személy- és podgyász forgalom). *d)* Állomási pénztári-szolgálat ellenőrzése.

IX. Vonatmozgósítási szakosztály.

a) Vontatási osztály, *b)* Kocsiszolgálat, c) Kiadások ellenőrzése.

X. Műhelyt szakosztály.

a) Szerkesztési osztály, *b)* Műhelyi osztály, *c)* Kiadások ellenőrzése.

XI. Anyagszer- és leltárkezelési szakosztály.

a) Anyagbeszerzés, *b)* Anyagkezelés és elszámolás, *c)* Leltárbeszerzés és kezelés.

Az elnököt távolléte, vagy akadályoztatása esetében az elnök helyettesíti; az igazgatók helyettesítése iránt az elnök intézkedik; a szakosztály vezetőket a rangban legidősb ügyosztályvezető helyettesíti; az ügyosztályvezetők helyettesítését az ügyosztály rangban legidősb hivatalnoka látja el, hacsak ez iránt a szakosztályvezető az igazgató jóváhagyásával máskép nem intézkedik.

A m. kir. államvasutak igazgatóságának

elnöke:

Tolnay Lajos, miniszteri tanácsos.

Alelnök:

Nagy László, miniszteri tanácsos,

egyszersmind az ellenőrzési (VIII.) szakosztály ügyeinek előadója.

Igazgatók:

Horváth Alajos	a XI. szakosztály	ügyeinek előadója,
Blaskovics Fridolin	a III. és IV. „	„ „
Verderber István	a IX. és X. „	„ „
Walther Ágoston	az V. és VII. „	„ „
Czigly János	az I. és II. „	„ „

Szakosztályfőnökök:

I. szakosztály: *Somody* József, felügyelő.
II. *Merta* Antal, felügyelő.
III. *Banovits* Kajetán, főfelügyelő.
IV. *Horváth* Lajos, főfelügyelő.
V. *Berényi* József, főfelügyelő.
VI. *Schober* Albert, kir. tanácsos, főfelügyelő, kivételesen a kereskedelmi szakosztály ügyeinek előadói tisztével is megbízva s közvetlenül az alnök alá rendelve.
VII. *Zucker* János, felügyelő.
VIII. *Suján* Ferenc, kir. tanácsos, főfelügyelő.
IX. *Forcher* Adolf, főfelügyelő.
X. *Wágner* Károly, felügyelő.
XI. *Donhoffer* Szilárd,főfelügyelő.

A m. kir. államvasutak és az állam által kezelt egyéb vasutak hálózata a külszolgálat közvetlen vezetése és felügyelete céljából egyes csoportokra osztatik fel, melyek mindegyike élén — mint a központi igazgatóság kirendeltsége — egy-egy üzletvezetőség áll.

Az üzletvezetőségek a központi igazgatóság alatt állanak.

Az igazgatóság, valamint szakosztályai a külszolgálatra vonatkozó rendeleteiket rendszerint az üzletvezetőséghez intézik, vagy annak útján adja ki. Kivételt képeznek az előfordulható sürgős esetek, melyekben azonban a tett intézkedésről az üzletvezetőség egyidejűleg értesítik, továbbá a pénztári, visszatérítési és visszkereseti ügyek, melyekben az igazgatóság az állomásokkal és viszont az állomások az igazgatósággal, az üzletvezetőség közbejötté nélkül is érintkeznek.

Az üzletvezetőségeknek a vezetésükre bízott vonalokon levő össze hivatalok és közegek alá vannak rendelve.

Kivételt képeznek a központi műhely szertárával együtt és a központi szertár; továbbá a műhelyek és szertárak (a fiókműhelyek és fiókszertárak ide nem értetnek), valamint a kocsiintézőség, mely a központi hálózat kocsiszükségletéről önállóan gondoskodik, míg a többi vonalakra nézve a kocsiintézés is az illető üzletvezetőség teendői közé tartozik.

Az üzletvezetőség a pályaüzlet összes ügyeit négy szolgálati ágazat szerint tárgyalja, u. m.:

A) Általános,

B) Pályafentartási,

C) Forgalmi és kereskedelmi,

D) Gépészeti szolgálati ágazatok szerint.

Az üzletvezetőséget a főnök távollétében, vagy akadályoztatása esetén a szolgálati ágak vezetői közül a rangban legidősebbik képviseli és vezeti.

Az üzletvezetőségek és a vezetőségükre bízott vonalak ezidőszerint a következők:

I. Üzletvezetöség Budapesten.

A bezárólag Hatvantól Budapestig terjedő vonal, a fővárosi összes állomások és szárnyvonalak, továbbá a kelenföld-újszőny-brucki vonal.

II. Üzletvezetőség Losoncon.

A kizárólag Hatvantól Ruttkáig, Garam-Berzencétől Selmeczbányáig, Zólyomtól Beszterczebánya-Brezováig, Fülektől bezárólag Bánrévéig, Feledtől Tiszolczig, Bánrévétől Dobsináig terjedő vona-

lak. — Ezen üzletvezetőséghez fog tartozni a közelebb megnyitandó bánréve-ózdi, és czenter-bánszállási vonal is.

III. Üzletvezetőség Miskolcon.

A kizárólag Hatvan Miskolcz-Kassáig, kizárólag bánrévétől Debreczen kiz. P. Ladányig, V. Györktől Gyöngyösig, F. Abonytól Egerig és Miskolcztól Diós-Győrig terjedő vonalak, úgyszintén a debreczen-hajdunánási vonal is.

IV. Üzletvezetőség Szolnokon.

A kizárólag Rákostól Szolnok-P. Ladány bezárólag Nagy-Váradig, kiz. Hatvantól Szolnok-Szajol bez. Csabáig, bezárólag Czeglédtől Szolnokig, M. Túrtól Szarvasig és P.-Földvártól B. Békésig terjedő vonalak.

V. *Üzletvezetőség Kolozsvárt.*

A kizárólag Nagy-Váradtól Kolozsvár-Predeálig, Gyérestől Tordáig, Kocsárdtól M. Vásárhelyig és Kis-Kapustól Nagy-Szebenig terjedő vonalak.

VI. Üzletvezetőség Aradon.

A kizárólag Csabától Aradig terjedő vonal, az arad-temesvári vasút az Aradtól Gyulafehérvár kizárólag Tövisig, a Piskitől Petrozsényig és a Piskitől V. Hunyadig terjedő vonalak.

VII. Üzletvezetőség Szabadkán.

A kizárólag Budapest Ferenczvárostól Szabadka-Zimonyig, Kis-Kőröstől Kalocsáig, Indiától Mitroviczáig, Dáljától B. Bródig és Vrpoljétöl Samacig terjedő vonalak.

VIII. Üzletvezetőség Zágrábban.

A Báttaszéktől Zákány-Zágráb-Fiuméig, és Sziszektől Doberlinig terjedő vonalak.

A budapesti üzletvezetőség főnöke: *Langer* Bódog főfelügyelő.
A losonczi üzletvezetőség főnöke: *Schuler* Antal főfelügyelő.
A miskolczi üzletvezetőség főnöke: *Láber* Mihály főfelügyelő.
A szolnoki üzletvezetőség főnöke Riedl Ede főfelügyelő.
A kolozsvári üzletvezetőség főnöke: *Szarvasy* György főfelügyelő.
A aradi üzletvezetőség főnöke: *Pékár* Károly főfelügyelő.
A szabadkai üzletvezetőség főnöke: *Perczel* Mór főfelügyelő.
A zágrábi üzletvezetőség főnöke: *Tichy* József főfelügyelő.

Budapest, 1884. márczius 29-én.

Az igazgatóság.

Mióta van a Máv-nak Hivatalos Lapja?

70901/AI.

A m. k. államvasutak Hivatalos Lapja cím alatt kiadandó hivatalos közlöny tárgyában.

Valamennyi fő-, szak- és ügyosztálynak nemkülönben az üzletvezetőségeknek.

Azon célból, hogy a m. k. államvasutak igazgatása tárgyában eddig szétszórva közzé tett rendeletek, szabályzatok, hivatalos és félhivatalos értesítések összeállítva és egymással összefüggésbe hozva, mindenki által könnyen feltalálható és hozzáférhető módon kerüljenek kiadásra elhatároztam, hogy a m. kir. államvasutaknál is úgy, mint ez más hasonló nagy vasúti vállalatoknál már követtetik, hivatalos közlöny szerkesztessék és a

m. kir. államvasutak Hivatalos Lapja

cím alatt adassék ki.

A Hivatalos Lapban megjelent rendeletek és értesítések azonnal végrehajthatók s külön rendelet, vagy értesítés bevárása nem szükséges.

Budapest, 1886 évi november hó 3-án.

Lukács Béla.

Így jelent meg 1886. nov. 14-én a Máv első Hivatalos Lapja. Pár hét múlva már olvassuk az új Hivatalos Lapban:*)

Hivatalos rész.

Személy változás a közmunka- és közlekedési m. kir. minisztérium vezetésében. Ő császári és Apostoli Felsége Bécsben, 1886. évi december hó 29-én kelt legfelsőbb kéziratával báró Orczy Béla ö Felsége személye körüli minister úr Ő Nagyméltóságát a közmunka- és közlekedési m. kir. ministerium ügyeinek ideiglenes vezetésétől, legkegyelmesebben felmenti — és *Baross Gábor* államtitkár urat közmunka- és közlekedési magyar királyi ministerré legkegyelmesebben kinevezni méltóztatott.

*) Megjelent: 1887 jan. 1-én az 1. sz. Máv. *Hivatalos Lap-ban.*



Bellusi BAROSS GABOR
v. b. t. t. 1889 június 15—1892 május 8-ig m. kir kereskedelmi miniszter,
megelőzőleg 1886 december 29—1889 június 15-ig
közm. és közlekedési miniszter.

„Ifjan, szegényen halt meg. mint az Isten fia,
De alkotásaira! gazdaggá tette nemzetét“
Miklós: Baross Gábor emlékezete.

7. FEJEZET.

Baross Gábor élete, kora és rendszere. — A keleti p. u. a Baross szoborral. — Lukács Béla Máv elnök, kereskedelmi államtitkár, majd kereskedelmi miniszter. — Az 1884. évi szolgálat és illetményszabályzat sérelmes megreíormálása 1887. április 1-től. — Az 1889. évi 33. Hivatalos Lap. — A vasutasok helyzete a 80-as évek végén. — Vasúti összeütközés Halason. — Régi vasúti stílus.

BELLUSI BAROSS GÁBOR

valóságos belső titkos tanácsos, 1886. december 29-től közmunka- és közlekedési, 1889 június 16-tól kereskedelemügyi m. kir miniszter.

Alig van ember ebben az országban, aki még nem látta Baross Gábor szobrát. Ott áll a Keleti pályaudvar előtt hatalmas érc-szobra. Az előtte nyüzsgő-forgó néptömegből gyakran ki-kiválik néhány Pestre érkező utas és föltekint rá.

Ki volt Baross Gábor?

A legérdekesebb magyar kereskedelmi miniszter, ki valaha itt élt. Kinek neve fogalommá vált az idők folyamán. Kinek nevét sem kell már említeni, elég ha csak annyit mondunk: „vasminiszter“ és mindenki Baross Gábort érti alatta.

Még negyvennégy éves sem volt, amikor tragikus hirtelenséggel elragadta tőlünk a halál. És már akkor hat év óta miniszter, két legnagyobb kitüntetés birtokosa és vitéze, őfelsége valóságos belső titkos tanácsosa volt.

Ezt a tüneményes karriert kísérjük figyelemmel. A mai ember számára annyi újat tartalmaz Baross életművészete, hogy ennek megismerése után, egész természetesnek találjuk a csodálatos pálya-

futást követő nagy szobrot, amit a magyar nemzet kegyelete emelt Baross emlékének.

Bölcsője a magyar szabadságharc évében, egy kis tót faluban: Pruzsinán ringott, (született 1848. június 6.) Atyja bellusi Baross Antal Trencsén megyében köztiszteletben állott járásbíró volt. — Anyja szentmiklósi és óvári Pongrácz Natália. Baross Gábornak két testvére volt: Mária és Jusztin. — Mária, Kovács illavai fogház-felügyelőhöz ment férjhez.

Baross Gábor iskoláit Léván és Esztergomban végezte. Ez utóbbi helyen Vaszary Kolos' tanítványa volt a bencés gimnáziumban.

Azután Pestre került. Itt a városnál napidíjas állást kapott. Csekély keresetéből tanult tovább az egyetemen. 1869-ben bevonult katonának. Pesten töltötte egyéves önkéntesi évét. Utána hazament Trencsén megyébe, ahol kinevezték tiszteletbeli aljegyzőnek, s mint ilyen a trencséni törvényszéknél kapott alkalmazást. Közben tanult és praktizált. Két év múlva megszerezte az ügyvédi oklevelet. Kinevezték megyei aljegyzőnek. — 1874-ben már főjegyző, egyszersmind árvaszéki elnök lett. Hivatalos teendői mellett igen élénk tevékenységet fejtett ki minden társadalmi és politikai megmozdulásban. Mikor már közismertté vált, mint a „Vágvölgyi Lap“ megalapítója és szerkesztője, az új szabadelvű párt programmjával fellépett a puchó-illavai kerületben képviselőjelöltnek, ahol ellenfél hiányában 1875-ben egyhangúlag megválasztották képviselőnek.

A Házban csakhamar feltűnt roppant nagy agilitásával. Szeretett és tudott dolgozni. Be is választották a kérvényi, közoktatásügyi és közgazdasági bizottságba. A közoktatásügyi bizottság az ő elnöklete alatt tárgyalta le a középiskolai törvényjavaslatot, ahol az állam jogairól tartott nagyhatású beszédével magára vonta az ország és különösen Tisza Kálmán figyelmét, ki nagyon megszerette ezt az energikus, végtelen szorgalmas, bátor képviselőt. Barossnak tudása mellet, igen nagy szerencséje is volt. A közgazdasági bizottság rábízta a legfontosabb javaslat előadói tisztét. Baross éjjel-nappal készült. El lehetett mondani, hogy nagyon tudta a leckét. Beválasztották a delegációs bizottságba, ahol jegyzőként, — a hadi és az egyesített négyes bizottságban pedig előadóként működött.

Amikor a boszniai okkupáció miatt Tisza Kálmán mellől még a hívei is elszéledtek, Baross Tiszát sikerrel védelmezte, sőt a válasz-iratot is e tárgyban megszerkesztette. Ezzel a hűséggel annyira megalapozta a saját sorsát, hogy Tisza Kálmán, a harmincötéves Barosst

1883 elején behozta a közmunka és közlekedési minisztériumba államtitkárnak.

Baross közigazgatási pályára készült. így nem lesz érdektelen, ha az ipar-kereskedelem és közlekedés téren befutott csodálatos útját most szemmel kísérjük.

Nagy diplomata volt. Ő nem akarta, hogy a szükséges miniszteriális tanulás tekintélyén csorbát ejtsen. Tehát az osztályfőnököktől nem is kérdezett semmit. Ezzel szemben egyenkint, négyszemközt fogadta a kis referenseket, akiktől mindent, a referáda közben könynyen megtudott és ha valami neki nem tetsző dolgot látott, rögtön az ügyiratban válogatás nélkül, írásbeli üzenettel lekapta az osztályfőnököket. Minthogy ezek az ügyiratok kezelők és szolgák kezén jártak: a tekintély javára nem szolgáltak.

Mint államtitkár, az államvasutak igazgatásának reformját is elkészítette. Megalkotta a Postatakarékpénztárt, mely különösen az akkori szegényebb néprétegnek vált hasznára, azóta egyik legnélkülözhetetlenebb intézménye az országnak.*)

Baross egyik legnagyobb alkotása a Vasúti Tisztképző Tanfolyamvolt, mely ez idén üli *ötven esztendős fennállásának jubileumát.* Ennek méltó megörökítésére egészen külön *részt* szántunk e történeti leírásban. (1. V. részt.)

Azonkívül a budapesti körvasút, és a Vaskapu őrzi Baross emlékét. Az új kereskedelmi minisztériumot is ő szervezte meg.**)

Megnősült. Sipeky Karola lett a felesége. Házasságukból két gyermek Gábor és Karola született. — Nagyon szerette családját, — de sajnos, — alig lehetett velük, mert a lázas-ütemű munka minden idejét lefoglalta.

Ez időben az államvasutak élén az országszerte nagy tekintélynek örvendő *Tolnay* Lajos volt, akinek hatáskörét Baross megszüntette, emiatt Tolnay elment. Elment ez évben Kemény Gábor báró miniszter is. őfelsége, Kemény miniszter helyét, csak helyettessel: báró Orczy Béla személye körüli miniszterrel töltötte be. Az eltávozott Tolnay helyét Lukács Béla kereskedelmi miniszteri tanácsos foglalta el.

1886. december 29-én Baross Gábor közmunka és közlekedési miniszter lett.

Ettől a naptól kezdve Baross élete egy sistergő üstökös vágtatásához hasonlított. Bevilágította körülötte lévő teret. Akik túlközel voltak hozzá: szinte megpörkölődtek. A munka szédítő láza elhamvasztotta végül a „vasból lévő minisztert“ is.

*) 1886. február 1-én kezdte meg működését.

**) 1889. június 16-án

Mintha csak érzete volna korai halálát, sietett elvégezni egy hosszú emberéletre kimért munkakolosszust. Munkatársai ezt a vágtató iramot legnagyobbrészt nem bírták, vagy ha bírták volna is, tudták, hogy ez a természetellenes rohanás felemészti a legerősebb emberi szervezetet is.

Baross önzetlen, igaz magyar volt. Hazáját és nemzetét, önmagánál jobban szerette. Ez a magyarázata annak, hogy sem magát, sem a családját, sem munkatársait nem nézte, amikor a haza és a nemzet érdekei forogtak az elintézés sodrában. A pontosság és lelkiismeretesség már odáig fokozódott benne, hogy egyízben midőn a kabinetirodában észrevették egy alárendelt ügyben, a referens tollában maradt, — nyilván sajtóhibát — és ennek kiigazítására a referenst kérték: Baross személyesen, egy csomó írással a hóna alatt, mint *„referens"* ment át, annak az egyetlen szónak helyesbbítésére.

Elaprózta magát. Még miniszteri osztálytanácsosnak is megtiltotta, hogy kiválóbb magánfelekkel, idegen polgárokkal és vállalkozókkal tárgyaljanak. Ezeket a szakosztályfőnökök, de legtöbbször Baross személyesen fogadta. Nem szerette a kész írásbeliséget, különösen elvi természteű ügyekben nem. Neki minden ügyet előbb szóban kellett referálni és feldolgozás előtt mindent vele megbeszélni. Még a szakosztályfőnökök is csak a belső ügyekre nézve kaptak kiadmányozási jogkört. Személyi-, különösen a kinevezési-, előléptetési- és jutalmazási ügyekben: a szakosztályvezetőknek, sőt még az államtitkárnak sem engedett semmiféle beleszólást. Bár ez különös, de Baross rendszerével megmagyarázható. Ő ugyanis mindenkit személyesen ismert, — mert hiszen államtitkár korában is, — csak neki referált mindenki. Ezzel a rendszerrel Baross mindenről tudott, viszont a személyi ügyekben gondoskodott arról is, hogy az intimitások informátorait, a miattuk megszidott és tekintélyükben Baross által megtépázott szakosztályvezetők: az előléptetéseknél és jutalmazásoknál érdemök szerint „meg ne jutalmazhassák".

A sajtó emberei előtt kitárta szívét és az ajtaját. De aki nem mindenben írta alá Baross rendszerét, annak ügye veszve volt nála. Még a vasúti szállításból is kizárta a neki nem tetsző lapot, sőt megtiltotta, hogy a vasutasok a lapot előfizessék és a vasút területén árúsítsák. Ezen a vasutasok úgy segítettek, hogy a cselédjük címére hazajáratták a lapot. A parlamentben e miatt Baross kereszttűzbe került.*)

Baross keménykötésű ember volt. Ha a szükség úgy kívánta még őfelsége előtt is megmondta, ami a szívén feküdt. Tudnunk kell, hogy

*) Akit közelebbről érdekel, olvassa el a Magyar Hírlap 1891. X. 22. számát.

az időben minden törvényjavaslatot be kellett Őfelségének mutatni. Ennek eredetileg az volt a célja, hogy a törvényjavaslatok alkotmányos elintézése után szentesítetni fognak. Baross egyik törvényjavaslatát be is terjesztette előzetes jóváhagyás végett a királynak. Erre, — jóváhagyás helyett — visszakapta azzal, hogy lépjen előbb érintkezésbe az osztrák kereskedelmi miniszterrel, minthogy ez az ügy Ausztriát is érdekli. (Már hogyne „érdekeltelte volna a magyar iparfejlesztési törvényjavaslat Ausztriát is.) De Baross ezt nem vágta zsebre. Azonnal kihallgatásra jelentkezett a királynál és előterjesztette ellenvéleményét: *„itt kizárólag magyar ügyről van szó“* A király elismerte Baross igazát és előzetes hozzájárulását megadta.*)

Baross a magyariparért mindent megtett. Egy alkalommal magához hivatta Rechnitz Bélát**) (a későbbi kormányfőtanácsos Magyar Ruggyantagyár vezérigazgatóját) és megígérte neki, hogy az államvasutak minden gumiszükségletét három éven át nála rendeli, ha egy magyar gyárat létesít. Rechnitz felbuzdult és így jött létre Baross Ösztönzésére az első Magyar Ruggyantagyár.

Az államosítások terén elh amar kodással vádolták meg. Pedig ez a vád alaptalannak bizonyult. Ugyanis azt vetették szemére, hogy az Osztrák-Magyar Államvasutak megváltásával várni kellett volna, mert kisebb összegért kerülhetett volna az állam birtokába, ha megvárják az 1895-ik évet, amikor is jogi kényszer alapján (az 1882-iki kiegyezés értelmében) előnyösebb úton szerezhettük volna meg a vasutat. Csak persze elfelejtették, hogy a megváltási évjáradék és az átvett vagyonértékek (9.600.000 + 165.085.000 frt) után mindössze 5.8%-ot fizetünk, ami alig több, mint az 1882. évben létrejött szerződésben kikötött 5.5°/o minimum, ezzel szemben a jó megváltásnak tekintett 1880-iki tiszai vasút részvényeseinek 7.5%-otfizettünk. Igaz, hogy a 0.3%. évi fél milliót tett ki, amit a minimumon felül fizetni kényszerültünk. De amit vesztettünk a révén megtérült a vámon, mert a megváltásnál egy másik minimummal is kell számolni és ez a hét évi átlagos jövedelmezőség, hozzáadva a forgalmi eszközök és anyagszerek becsértékét, mely tényezőket, ha figyelembe veszünk: a félmillió forint felülfizetést teljesen igazolja.

Igaz, hogy a részvényesek itt is jól jártak, mert a rizikóval járó üzleti haszon helyett, egy átlagos jövedelemre alapított emelkedési lehetőséggel tiszta járadék birtokába jutottak, de az állam kétszeresen járt jól. Ugyanis a zóna-rendszer jótéteményére nem kellett

*) Báró Szterényi: „Régmúlt idők emlékei 11. Bp. 1925. Pesti Kőnyomda, R.T.
**) Dr. Halmos István: „A százéves vasút. 11 Rechnitz visszaemlékezése.

váratni a közbeiktatott vonal miatt az ország közgazdasági érdekeit éveken keresztül, másrészt pénzügyi tekintetben, mert már az első üzletév, a kikötött megváltási év járadékon felül, közel félmilliót hozott be az elmaradt jövedelmiadó pótlására.

A lelkendezők nagy vívmánynak tudták Baross ama ügyességét, hogy a hírneves Taussig bécsi bankártól, — mint a társaság elnökétől — az utolsó pillanatban mintegy évi 125.000 forintot lealkudott a megváltási év járadékból, de azt viszont elhallgatták, hogy ugyanily összeget vissza is hódított Taussig: a nyugdíjasok javára. A sakkhúzások tehát döntetlent eredményeztek, ami sem jobbra, sem balra kiemelendő eredménynek nem számit, legfeljebb a magyar vasutasok éreztek némi keserű szájízt, a mesterjátszma után.

A gácsországi és a magyar-nyugati vasút államosítása azonban magukon hordják az elhamarkodás és kapkodás bélyegét. Ugyanis a magyar-nyugati vasút államosítását összekapcsolta az osztrák kormány a gácsországi megváltási üggyel és Baross a kelepcébe belement. Minthogy a magyar-gácsországi vasút és a Máv. között még egy beékelt u. n. magyar északkeleti vasúttársaság vonala feküdt, kénytelen volt Baross, az időközben kiépített munkács-beszkidi hadászati vasúttal együtt, üzletkezelés végett, a magyar északkeleti vasútnak átadni a kellőleg elő nem készített államosítással nyakába vett magyar gácsországi vasutat.*) Ausztria jól járt. 1889. évi XIV. te. után nem tehetett Baross egyebet, mint revanson törte a fejét. És tényleg sikerült is. Ugyanis a cs. kir. szab. osztrák-magyar államvasut társaságot sikerült rávennie arra, hogy az 1882. évi szerződésben lefektetett 1895. január 1-i államosítási határidőt megrövidítsék és és már három és fél évvel hamarább 1891. június havában a Máv birtokba vehette a legfontosabb vonalat. (Minden jó, ha a vége jó!)

Itt kell megemlítenünk Baross lelki nagyságának egy nagyon szép dokumentumát. Módja lett volna sok pénzt keresni. Talán a helyében sok más ki is használta volna a kedvező alkalmat, de Baross lovagias, puritán ember volt egész életében. Ugyanis az osztrák-magyar államvasút államosítása előtt Szerbia pénzügyi helyzete válságos volt. Hirsch báró — a török vasutak egyedüli részvényese — felajánlotta Barossnak a kereseti lehetőséget, ha a Konstaninápolyig

*) Orsz. Levéltár. A m. kir. közmunka- és közl. min. 250/1889 sz. *Jelentés az országgyűléshez* az első magyar gácsországi és a magyar-nyugati vasút üzleteinek £. é. január 1-vel az 1883 XXIV. te. alapján történt állami kezelésbe vétele t.-ban.

Baross: *„az első magyar gácsországi vasút magyarországi vonalainak üzletkezelését a csatlakozó magyar északkeleti vasúttársaságnak adtam át“* 1889.

megvalósítandó forgalom eszméjét oly módon támogatja, hogy bérbe adja a pest-zimonyi vasutat az osztrák-magyar vasúttársaságnak, (így az osztrákok gazdaságilag könnyen megfojthatták volna egy kis kerülővel Szerbiát.) Baross jellem volt, nem ment bele. De az is igaz, hogy a hivatalnokait a keleti forgalom irányításában külföldön, — ahol pedig vezető szerep illette meg — szánalmas helyzetbe juttatta. Erről azok az értekezletek tanúskodnak, ahol a Máv. igazgatók résztvettek.

Baross Gábor nem használta fel hatalmát egyéni vagyon gyűjtésére. Rokonságát nem telepítette be az állami hivatalokba. Sőt rokonságának annyi szívességet sem tett, mint bárki másnak. Egy alkalommal azt kérte postamester unokatestvére tőle, hogy fiát: Árpádot, mentse meg a 2 havi fogháztól, amit, mint mozdonyvezető egy összeütközésért kapott. Baross azt felelte: *„Baross... a jogházban is Baross!"* És *mert Baross,* nem akadályozhatom meg. Le is ülte unokaöccse a kiszabott büntetést. Egyetlen, de a legtöbb nagy embert jellemző emberi gyengesége volt: *a becsvágy.* Minden tőle viruljon, mindent neki köszönjenek, mindenki őt süvegelje!

Tetterje óriási volt. Szorgalma féktelen. Tudásban fölötte állott kortársainak. Szerénysége azonban, csak őfelsége előtt nyilvánult meg, más mindenkitől, mintegy elvárta, hogy nálánál okosabb embert ne ismerjenek, tetteit mindenben szentírásnak fogadják el. Igaz, hogy az ünneplés és magasztalás harmatában alkotott mindent, ami nagy nevét örökre emlékezetessé és megbecsültté tették.

Bennünket elsősorban Baross vasút-politikája érdekel. Az út melyen Baross haladt már meg volt építve, részben pedig már meg volt alapozva. Nagynevű elődei voltak az úttörők, kik nem csináltak egyéni kultuszt alkotásaikkal. A vezérkedés dicsszomja nem volt kenyerük. Jöttek, alkottak és elmentek. Tolnay Lajos, Tisza Lajos és elődje Gorove István sőt Tisza Kálmán vasútpolitikája rugalmasabb hatékonyabb volt Barossénál. De azt nem lehet elvitatni Barosstól, hogy meg volt a bátorsága ahhoz, hogy gyökeres reformot léptessen életbe az államvasutak vonalain a csökkenő díjrendszerrel, melyet közönségesen *„zóna-díjszabás"-nak* szoktunk nevezni.

A vasút bel-és külföldi szakértői réges-régen megegyeztek abban, hogy — a pénzügyi érdekek kockáztatása nélkül, — valamilyen gyökeres reformot életbe kel léptetni, csak a kivitel alternatívái között kellett válogatni. Ugyanis egyrészük az árúfogalom reformjának mintájára, a távolsággal csökkenő díjrendszert ajánlotta. A másik részük forgalmi okokból úgynevezett differenciális rendszert, még az

árúforgalomnál sem helyeselte, tehát úgy a személyforgalomban, mint az áruforgalomban az egyenletesen emelkedő, de alacsony egységtételt javasolta,*) sőt akadtak számosán, akik a postai portó-rendszer átültetését akarták. Nem vitás, hogy a külföldi nagy államokban is akadtak okos emberek, kik a vasutak nagyobb igénybevételére törekedtek, ha kell díjmérséklések behozatalával, —de leszámítva a munkásság érdekében életbeléptetett nagyobb díjmérsékléseket, még a nagy német birodalom sem szánta el magát gyökeres reformra. Baross tehát kilépett a porondra és merészen megcsinálta a kedvet az utazáshoz. Jellemző Baross lelkesedésére az a mondás, melyet a zóna-tarifa parlamenti tárgyalása előtt Gonda Bélának mondott:. „Mep *akarom mozgatni ezt a lusta magyart! Azt akarom* — mondotta — *hogy a brassói ténsasszony Budapestre jöjjön kalapot venni.*“ És beszélhet bármit a tudós és minden kákán csomót kereső társaság: Barossnak ez sikerült is. Baross a szószoros értelmében magához ölelte az országot. Az ország ipara és kereskedelme szédítő arányokban fejlődött. Baross igaz magyar volt. Hazánk iparának fejlesztése terén csodákat művelt. Gazdasági önállóságunk érvényesítése volt a cél. A közérdeknek minden magánérdeket alárendelt. Az állam felségjogainak a közlekedés minden ágazatára való kiterjesztését tüzzel-vassal keresztülvitte. És elmondhatjuk erre az erélyre nagy szükség volt.

Baross Gábor zónarendszere.

A tiszai vasút államosítása után 1881-től kezdve már az új díjszabási rendszer alapja le volt fektetve, csupán a szállítási adó volt az. amit le kellett róla operálni. Tényként állapítható meg, hogy Baross zónadíjszabása az egész világ érdeklődését felkeltette. A külföldi szakértők eljöttek és behatóan foglalkoztak Baross mesterművével. De csalódottan távoztak. A külföldi szakértők megegyeztek abban, hogy ami jó benne, az nem új, ami pedig új, az nem jó. A külföldi szakértőknek a véleményét a középtávolságra (II.—XIП. zóna) nézve nekünk is el kell fogadnunk, mert a zóna díjszabás életbeléptetése előtt régen, tényleg volt nekünk kilométernél magasabb, vagyis mérföld egységre alapított szállítási adótól mentes átszabásunk, mely az akkori viszonyok között, a bevétel fellendülését hozta meg. A zóna díszabás pedig nem egyéb, mint visszaállítása egy korábban bevált jó rendszernek. (Restituit in integrum, egyszerű hibaigazítás.)

*) 1912. évben április 21-én Baross zónarendszerével szakítottak és ez a rendszer lépett életbe.

Az első zónát 1—15 kilométerig pedig, az osztrákok érvelésére Baross maga is 10 kilométerre korrigálta.*)

A nagy távolságra (XIV. zóna) mely az országhatáráig kilóméter megjelölés nélkül adatott kedvezményül,Baross izzó hazaszeretetét mutatja, mely miatt a németek és az osztrákok méltatlankodtak. Ugyanis ez a magyaroknak nyújtott egyoldalú kedvezmény volt.

Meg kell vallani egy közismert titkot: a vasutasok nem szerették Barosst. Ugyanis Baross Gábor miniszterségének első napjaiban a vasutasokra gondolt. Ez a megemlékezés kettősirányú volt. Megtakarítást elérni az illetményekben, és fokozottabb függési-viszonyt teremteni a vasutasok életében. Ennek keresztülvitelére, Lukács Béla Máv. elnöktől javaslatot kért.

Lukács Béla hat héten belül felterjesztette a kívánt javaslatot, melyben a vasutasok előléptetési jogát reformálta meg. — Nevezetesen a báró Kemény Gábor minisztersége alatt 1884. évben életbeléptetett Szolgálati és Illetményszabályzat a 35. §-a biztosította a vasutasok automatikus előléptetését, ezt Lukács Béla, mint a „szolgálatra nézve nem üdvös“ vasutas jogot eltörölni javasolta. Helyébe egy olyan rendelkezés felvételét tartotta „üdvösnek“, melyszerint csak akkor léphesen elő a vasutas: *ha és amennyiben erre majd mód lesz.* Sőt a fegyelmezés eszközéül, — különösen a szolga személyzetre — a „lejebbítés alsóbb fokozatba“ lenne kívánatos — írta felterjesztésében Lukács Béla.*)

És Baross ezeket elfogadta és 1887. április 1-ével életbe is léptette. Ez volt az egyik ténykedés, ami a vasutasokat elkeserítette. A másik intézkedése, ami a vasutasok körében leírhatatlan izgalmat okozott — a már ismertetett lapbetiltáson kívül — az volt, hogy az Osztrák-Magyar-Államvasúttársaság államosításakor, — az átvett személyzetet, — a magyar vasutasok háttérbe szorításával két rangfokkal magasabb fizetéssel vette át, mint ahol azok az átvétel előtt állottak.

E sérelem miatt, Baross elé járultak a Máv-isták. Prahács Gyula, Jármay Béla, Ofner József és Csatári Frigyes vezetésével, kiket Baross fogadott. A magukkal hozott memorandum hangja azonban olyan volt, hogy Baross, — ahogy Prahács kezéből átvette, — egy mellék asztalra hajította azt**) és roppant barátságtalan hangon búcsúzott el tőlük.

*) Szabó Jenő: *„Baross Gábar rendszere és művei“* Bp. 1894. 24. 1.

*) Lásd Lukács Bélánál 33,1886. sz. Elnöki sz.

**) Lásd a vasúti sztrájk fejezetnél.

A két vasutas sérelemmel okozott elkeseredést, a lapok is, meg a Képviselőházban is, a történések idején szóvátették.

A mindent kifürkésző történetírás tényállapítása szerint, a vasutasok elkeseredése, — noha a szabályzat 35. §.-ának megváltoztatása merő jogfosztás volt, — csak formailag volt indokolt. Mert Barossnak sokszor megnyilvánult rideg viselkedése mellett, meleg emberi szíve volt. Talán egyetlen vasutas sem panaszkodhatik amiatt, hogy nem lépett elő. Mindössze annyi változást jelentett az újabb rendelkezés, hogy nem évenként kétszer, hanem négyszer-ötször volt kisebb előléptetés minden évben. Viszont az is igaz, hogy ha nem Baross Gábor ült volna· a miniszteri székben, ezzel az eltörölt automatikus előléptetéssel, megvárakoztathatták volna 5—6 évig, vagy akár egy évtizedig is a vasutasokat. De Baross nemcsak miniszter, hanem a szó nemesebb értelmében *ember* is volt és nagyon ügyelt rá, hogy ezzel a szabadkézzel a vezetőség vissza ne élhessen. Baross nem volt ígérgető és u. n,avasutasok sorsát *„szívén viselő“* miniszter, hanem őszinte, becsületes, alkotásokban, észben és munkabírásban emberfeletti jelenség.

A hírlapok ellen való fellépésében volt valami a személyeskedés, de ha közelről megvizsgáljuk az esetet, azt látjuk, Barosst sokszor személyében támadták, s úgy védekezett ez ellen, ahogy hatalmában volt, s néha úgy, hogy ő maga is megbánta.*)

Baross kinyilatkoztatott felfogása az volt: *„Nem az a fontos, hogy az alárendeltek legyenek megelégedve a miniszterrel, hanem megfordítva*

A történelem nem ezt, hanem azt mondjara *kölcsönös megelégedés a fontos!* Az ország érdekeit szolgáló óraműben a „rugó“ nem fitymálhatja le a legkisebb fogaskereket sem, viszont a kerekek mozgása a rugó erejétől nem független.

Történeti tény, hogy amikor Baross 1892. május 8.-án meghalt: a magyar királyi államvasutak Hivatalos Lapja *egyetlen betűvel sem emlékezett meg a „vasminiszter“* haláláról.**)

Baross Gábor tehát a magyar királyi államvasuti személyzet részére a mai napig sem halt meg hivatalosan és higyjük szívvel-lélekkel, hogy *örökké* élni fog.

*) Lásd a vasutasok önvédelmi harcánál.

**) A 24. sz. Máv Hivatalos Lap 1892 május 7-én.

a 25. sz. „ „ „ „ május 16-án jelent meg.

Baross még május 7-én élt, tehát itt még nem is közölhette, május 16-án pedig nem közölte. Közben nem volt Hivatalos Lap.



Keleti pályaudvar a Baross szoborral.*)

A keleti p.u. nevet a keresk. min. 45071/1892 sz. ü. i.-ban**) tett javaslat alapján kapta. Épült 1883—84 években. Megnyitották 1884. évi augusztus 16-án *Budapest személypályaudvar* elnevezéssel. Tolnay Lajos eszméje öltött testet. Építették *Rochlitz Gyula* Máv. főfelügyelő, építészmérnök tervei alapján. Első állomásfőnöke: *Merkl* Adolf Máv. főfelügyelő volt. Az ötven esztendős jubileumot 1934. esztendőben *Homonnay Dezső* jelenlegi állomásfőnök Máv. főfelügyelő alatt ünnepelték meg. (A volt állomásfőnökök és helyettes főnökök összeállításáról felvett csoportkép a mümellékleten látható.)

*) Baross szobrát a keleti p. u. előtt 1898. november 20-án leplezték le. Széchy Antal szobrászművész alkotása. Báró Podmanitzky Frigyes a szoborbizottság elnöke nyitotta meg a szoborleleplező ünnepséget, majd Dániel Ernő mondotta az avatóbeszédet. Báró Bánffy Dezső tette le a kormány koszorúját. Ludvigh Gyula vette át a szobrot.

**) Található az Országos Levéltárban a m. kir. kereskedelmi minisztérium iratai között.



LUKÁCS BÉLA.

v. b.t. t. a vaskoronarend I. o. tulajdonosa 1892. június 16-tól — 1895.
január 15-ig kereskedelmügyi m. kir. miniszter,
előzőleg a Máv. elnök-igazgatója.

1901 január 7.-én délután 4 óra 10 perckor a Ferencz Józse hid pesti hídfője előtt egy magastermetű, herkulesvállú, őszülő úr állott meg egy percre. Föltekintett a szürkemárvány-tábla aranv-betüire, . . . melyről *Lukács Béla* miniszter neve nézett le a szomorú emberre.

Átment az úttesten. A rendőr tisztelgett neki, ő pedig csendes léptekkel elindult a hídon Budára. A téli alkonyban már kezdtek kigyúllni a gázlámpák. Amikor a híd erkélyét elérte . . . körülnézett...

majd a Vámház felé fordulva, a híderkélyre pillantott: hova tehetné lábát? hogy felülhessen a korlátra. Egy-két másodperc és már fenn-ült, mint a lovon. Alatta a mélységben zizegtek a jégtáblák a sötét-zöld Dunán. Egy gyalogjáró alakja közeledett. Ebben a pillanatban a szomorú ember ballába hirtelen a magasba lendült és a hatalmas test, óriási csobbanással tűnt el az örvénylő folyamban. Három má-sodperc és egy fekete-fehér gomolyag vészes kiáltása hallatszott fel a torlódó jégtáblák közül... A vergődő-haldokló ember: *Lukács Béla* egykori kereskedelmi minister volt.

A rendőr azonnal értesítette a IX. ker. tűzőrséget. 4 óra 27 perc-kor már *Pillér István* őrparancsnok, *Tanner Péter* és *Serák Mihály* tűzoltók a helyszínen voltak. A Vergődő ember felkapaszkodott egy jégtáblára ... de ereje elhagyta ... görcsös keze lehanyatlott. Tanner és Serák, egy lélekvesztőn a zajló jégtáblák között utánna eredtek... és ott, ahol ma a Boráros-téri Horthy Miklós hid pesti oldalán az első pillér van, a jégtáblák közé szorult... halottat kimentették.

Élt 53 évet 9 hónapot és 10 napot.

Nemcsak kereskedelmi miniszter, de egykor a Máv.-nak elnöke is volt. így kétszeresen is beletartozik a magyar vasutasság történeté-be Lukács Béla csodálatos élete.

Megrendítő dráma fosztotta meg alig 2 éves korában *apjától-any-jától, István, Ferenc, Simon, Péter és Eleonóra* testvéreitől, kiket az oláh-hordák Zalathnán, 1848 október 24-én, a kis csecsemő szeme-láttára fejszével verték agyon.

Oláh dajkája magáénak vallotta és így menekült meg a haláltól. Ezt a megmentett életet dobta el 52 év múlva Lukács Béla, mely-nél szebb, sikeresebb életet alig találunk, nemcsak a vasutasok, ha-nem a miniszterek életében is.

Ami az 1848. októberi rémdráma és Lukács Béla 1901. januári tragédiája között eltelt, csak egy vaskos kötetben lenne megírható. A szomorú valóság leírása pedig vetekednék a legszínesebb regény hősének történetével.

Csak a legtisztább toll és legtisztább kalamáris szólhat igazat, erről testileg-lelkileg nagy emberről.

Lassan, megfontoltan beszélt. Amit mondott, félreérteni nem lehetett. Világos és sohasem bántó. Véralkata flegmatikus. Alaphan-gulata vidám. Parlamenti küzdelmeiben megelégedett. Se nem pa-naszkodott, se nem dicsekedett. Nem várt válságokat, sem pedig for-dulatokat. Amikor 1895. január 15-én megbukott, csendes rezignáci-óval vette tudomásul. Nem telt öröme benne, ha utódját gáncsolták,

(pedig ez a bukott minisztereknek kedvenc csemegéje szokott lenni). Fatalista volt Hitt a végzetben. Ha valami baj érte, — vállat vont és csak annyit mondott: *„ez így volt megírva! Ennek így kellett* történni“! Külsőségekre nem sokat adott és szívéből utálta a nagyképű embereket. A hivatali méltósága nem szédítette el. Boldog családapa volt. *Simon, Paula és Salome* gyermekei közül Simon fiacskája volt a büszkesége, kit a Teréziánumban neveltetett. Édes apját is Simonnak hívták. Többször említette: „megláthatják az oláhok: *Lukács* Simon *él!“*

Ezt a nyugodt eszes embert, rni vitte a halálba? erre csak azt lehet válaszolni: *a mindenen keresztülgázoló, lelketlen politika.*

Az a sok kósza-hír, mely Lukács Bélával kapcsolatban keringett a történelem megállapítása szerint nem volt más, mint szenzáció hajhászás lelketlen és felelőtlen pletyka. A hiteltérdemlő valóság az, hogy Lukács Béla 1900. évben, a Párisi kiállítás magyarcsoportjának főkormánybiztosa volt. Ott a magyar-horvát erdészeti pavilion építésénél már rengeteg akadály merült fel. Erről Lukács Béla annak idején a *Pesti Napló*-nak kimerítő levelekben számolt be. Bizony ott 20 méter magas, 2 méter átmérőjű óriási fatörzseket kellett *vasút és rendes közút nélkül, térdigérő sárban,* a helyszínre szállítani. Egy ilyen gyönyörűen kiképzett faóriást, ötven francia munkás beleejtett a sárba. Mindenfelé csupa akadályok, és előre nem látott költségtöbbletek merültek fel. Sőt egy kirendelt hatodrangú műszaki tisztviselő valami szabálytalanságot is követett el, mire az illetőt névtelenül feljelentették. Lukács erre a kiállításra kivitt és gondjaira bízott értékek állandó ellenőrzésébe egészen beleháborodott. Éjjel többször felkelt és folyton ellenőrizett mindent. Rémlátomásai voltak. Már-már ügyiratokat sem mert aláírni, mert attól félt, hogy becsapják. A kiállítás gyönyörűen sikerült, de Lukács idegei tönkrementek. A végén még meg is gyanúsították. Az érzékenylelkű nyugodt ember nem tudta elviselni a nemtelen piszkolódást. Visszavonult és a pomázi Martini-üdülőhelyen keresett gyógyulást. Karácsonykor hazament családja körébe. Budán, a Dísztér 4 sz. házban laktak. Talán ezzel kapcsolatban az sem érdektelen, ha megemlítjük, hogy miként költöztek ide.

Amikor 1895. január 15-én az első Wekerle kormány megbukott, Lukács Béla nem akart tovább egy napig sem, a miniszteri lakásban maradni, — noha májusig ottmaradhatott volna. Szerb György képviselőnek mondotta egyszer: *„Tudod úgy van az, hogy bukott miniszternek még a portás is másképen szokott köszönteni, mint aktív*

miniszternek. Én pedig olyan érzékeny vagyok, hogy engem ilyesmik is bántanak. Mondtam is a feleségemnek, hogy hurcolkodjunk az első üres lakásba. Ezt találtuk. Idejöttünk és itt valamennyien jól érezzük magunkat.,‘

Lukács Béla miniszterré történt kinevezése napján: 1892. július 16-án, Szapáry Gyula gróffal Ischlben tisztelegtek Őfelségénél. Az eskütétel után, Őfelsége meghívta a két minisztert ebédre. Amikor a kocsiban kifelé hajtattak a parkból, Lukács Béla megkérdezte Szapárytól: „Úgy-e ide frakkban illik eljönni? Mire Szapáry bólintott.

— Már pedig nekem nincs.

— Nincs? Hát miért nem hoztál magaddal, ezt tudhattad volna.

— Azért, mert otthon sincs, ami volt az régen elkopott.

— Hát akkor minek vállaltad a miniszteri tárcát?

— Mert nem tudtam, hogy nem minisztert, hanem frakkot akartok.

— Jó, ne humorizálj, keríts egy frakkot!

— De honnan? Az én termetemre nincs készen.

— Már pedig: oda frakk nélkül menni nem lehet!

Végre, a velük Ischlbe utazott Futtaki Gyula hírlapíró mentette meg a helyzetet. Igaz, hogy Szapáry és Futtaki alig bírták ráfeszíteni Lukácsra, — a kisebb emberre készült frakkot. Szegény Lukács, úgy ült az ebédnél, mint a viaszbáb a panoptikumban. Nem mert se mozdulni, se enni. Minden pillanatban meg volt a lehetősége annak, hogy a frakk hátán kettéreped.

Őfelségének feltűnt Lukács „*étvágytalansága*“ és megkérdezte: *„Na, mi az kedves Lukács, talán csak nem beteg?“*

— *De bíz’ fölség beteg vagyok és egy csepp étvágyam sincs.* Lukács ezt több esetben elmesélte és csöndesen hozzátette: „Egész miniszterségem alatt csak egyszer mondtam valótlant a királynak, akkor is Futtaki frakkja miatt.“

Most pedig kísérjük figyelemmel Lukács Béla életét amennyire a kimért hely megengedi.

Lukács Béla 1847. április 27-én született Zalathnán. Apja Lukács Simon. Anyja Gál Teréz volt, kiket öt gyermekükkel és hétszáz zalathnai magyarral együtt, az oláhok 1848. október 24-én állati kegyetlenséggel összedaraboltak. A kis árvát életmentő dajkája a rokonokhoz vitte és ők nevelték fel. Középiskoláit Gyulafehérvárt, a jcgot Budapesten végezte. Korán kezdett az irodalom művelésével foglalkozni. Előbb szépirodalommal foglalkozott, majd jogi és nemzetgazda-

sági tanulmányokat frt. 1868-ban a balközép egyik lapját a *„Hazánk-at,* később a „Hon“-1 és a *„Közvéleményt“* szerkesztette. Azután a *Legfőbb Állami Számszéknél* vállalt hivatalt. 1872-ben megnősült elvette Gajzágó Salamon számszéki elnök Fatime leányát. Ekkor átlépett a pénzügyminisztériumba. Házasságukból egy fiú és két leány született. 1872-ben képviselővé választották. A Ghyczy-féle adóügy és a pénzügyi bizottságba is beválasztották. Már Kerkápoly Károly pénzügyminiszter felismerte tehetségét és többízben elvitte magával, mint személyi titkárát, Bécsbe tárgyalásokra. 1875-ben Baross Gáborral, mint új képviselővel kötött szoros barátságot. Barossnak a Máv adminisztrációjának átszervezési munkálataiban aktív résztvett és amikor Tolnay Lajos a Máv. vezetésétől való visszalépését bejelentette, báró Kemény Gábor miniszter, — Baross Gábor államtitkár javaslatára kinevezte Lukács Bélát, miniszteri tanácsosnak és a Máv. élére állította, mint elnökigazgatót.

A vasutasok történetét Lukács életének ez a része érdekli leginkább. Lukács eszes ember volt. Különösen a pénzügy és a gazdasági élet terén volt kiváló. Barossal együtt a takarékosságot túlzásbahajtotta. Különféle tervekkel állt elő, mely a vasúti alkalmazottak jogfosztását célozták az államkincstár javára. Ilyen pl. a következő szószerinti javaslat, melyet Baross szuggerált neki, de amelyet Orczy ideiglenes minisztersége alatt, keresztülvinnie nem sikerült. Amikor azután Baross lett a miniszter, el tudták törölni a vasutasok *1884-ben szabályzatban biztosított automatikus előléptetési jogát. Az* erre vonatkozó felterjesztés eredeti szövegét az alábbiakból ismerjük meg:

Lukács Béla Máv. elnök felterjesztése a Máv. alkalmazottak 1884 évi szolgálati és illetményszabályzatának módosítása tárgyában.

Magyar királyi Államvasutak Igazgatósága.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

A Nagyméltóságod hivatali elődje által 1884. július 5-én 21952. és 21951. sz. a. kiadott szolgálati rendtartás és illetményszabályzat az igazgatóság korábbi szervezésére alapulván, szükségesnek mutat-

kozott, hogy azok az igazgatóság új szervezetével összhangba hozassanak.

Ezen átdolgozás alkalmából czélszerűnek találtam Nagyméltóságod előtt az említett rendtartás egynéhány határozmányának lényegesebb módosítását, illetve kiegészítését is a szolgálat érdekében javaslatba hozni.

Ezen lényegesebb módosítások a következők:

1- ször. A szóig, rendtartás 8. §-ban, mely az alkalmazandóktól megkövetelendő oskolai, illetve előképzettség minősítését szabályozza, több oly módosítást hozok javaslatba, amelynek célja az igazgatóságnál és üzletvezetőségek központjaiban eddig követett rendszertelenséget megszüntetni. Kívánatos a minősítésnek határozottabb szabályozása, hogy több oldalúlag kiképzett hivatalnokokat nyerjünk, s egyszersmind megjelölése azon külön szolgálati ágnak, melyeknél kevesebb vasúti és műszaki, mint inkább külön szakismeretek szükségesek. így felveendő volna, hogy *számtiszt* minőségben csak oly egyének alkalmazhatók, kik az *államszámviteltani* vizsgálat sikeres letételét igazolni tudják. Ezen feltétel alól méltányossági indokból, kivéve maradnának mindazok, kik már tényleg alkalmazva vannak, s a számtiszti minőségben való alkalmazáshoz szükséges ismereteket gyakorlatilag elsajátították.

2- szor. A 22. §, mely az alkalmazottak magaviseletét elöljáróikkal, hivataltársaikkal és a közönséggel szemben szabályozza, megtoldandó lenne azon ejlárás szabályozásával, melyet az alkalmazottak követni köteleztetnek, ha hivatalos ténykedésük közben, mint államvasúti alkalmazottak, avagy a társadalmi életben, mint magán egyének megsértetnek. Az első esetben: a sértett közegben, a hivatal is megsértve lévén, a sértés megtorlása a közegre nem hagyható, míg a második esetben a hivatal érintve nem lévén, a sértés megtorlása az illető egyén magán ügyét képezi, ezen megtorlásnak azonban magától értetőleg a fennálló törvények és szabályok korlátain belül kell maradnia.

3- szor. A 30. § végpontja előírja, hogy a nyugdíjképességnek elérése előtt házasságra lépő hivatalnokok neje részére *legalább 200 frt. évi járadékot* biztosítani köteleztetik.

Ezen kötelezettségre nézve kimondandó lenne, hogy az a már nős állapotban szolgálatba lépő, illetve kinevezést nyerő hivatalnokokra is fennálló, hogy azonban indokolt esetekben az igazgatóság elnöke a biztosítást elengedheti. Hasonló, a kötelezettség alólí felmentést igénylő esetek több ízben fordultak elő s az igazgatóság

kényszerítve látta magát ily alárendeltebb minőségű kérdésekre nézve is Nagyméltóságod elhatározását írásban kérni. Ez jövőre nézve a szolgálat érdekeinek koczkáztatása nélkül elmaradhatna.

4-szer. *A 35. § lényegesen módosítandó volna.* — A szolgálati rendtartás fennállása óta ugyanis s tapasztalat azt mutatja, hogy az abba mint újítás felvett azon határozmány, mely szerint a hivatalnokok előképzettségük foka szerint két csoportra osztanak és és mind két csoportra nézve külön-külön *az előlépésre bizonyos évközökben és fizetés eléréséig jogigény állapíttatik meg, — üdvösnek és a szolgálat érdekeit előmozdítónak nem mondható.*

Való ugyan, hogy a kérdéses határozmány által, úgy a már tényleg alkalmazottak, mint az alkalmazást óhajtók buzdítva lettek az iskolai képzettség azon fokát elérni, mely részükre az első (A) csoportba való beosztást, s ezzel a gyorsabb előlépési és magasabb illetmények elérését biztosítja; ezen az alkalmazottak általános minősítvényére minden körülmények között, csak üdvösnek mondható hatást azonban ellensúlyozta a második, vagyis a B. csoportba sorozottakra előállott rossz hatás, melyet azon öntudat szül, hogy teljesen kielégítő, buzgó s odaadó szolgálattétel esetében sem mehetnek oly gyorsan, s oly magasra előre, mint azon *szerencsések,* kik oklevéllel bírnak, s tisztán ezen sok esetben *alakiság* indokából, aránytalanul nagyobb előnyökben részesülnek.

Részemről ezen csoportszerű megkülönböztetést törlendőnek vélem, s teljesen elégségesnek tartom, ha a szolgálati rendtartásban kimondva van, hogy a képzettség magasabbfoka hasonló egyéb feltételek mellett előnyt nyújt. Hasonlólag törlendőnek vélem azonban az előlépési jog biztosítását is bizonyos évek lejárása után és pedig törlendőnek vélem különösen pénzügyi szempontból.

Az előléptetéseknél a kiindulási pontot szükségeskép az előirányzat kell, hogy képezze; minden más tekintetek csak ezután jöhetnek szóba. Ha költségvetésileg rendszeresített állások között üresedés nincsen, nem lehet előléptetni, ha pedig az alkalmazottaknak ezen előléptetésre bizonyos határidő leforgása után jogos igényük van, ezen igényt nem lehet mellőzni, s így a budget betartása s a személyi járandóságok nyilvántartása körül oly nehézségek támadnak, melyek a helyes pénzügyi gazdálkodás szempontjából nem tűrhetők. Ezen nehézségektől eltekintve a mai szóig, rendtartás sem lehetséges, erre pedig nézetem szerint az igazgatásnak törekedni kell. A jelenlegi rendszer mellett, ha e jogosítvánnyal számolni akarunk a költségvetést minden évben úgyszólván individualizálni kell, ha pedig a költségvetés nem a felmerülő egyéni igények alapján

állíttatik fel — akkor elkedvetlenedésre ad okot, azon hivatalnokaink körében, kik szerzett jogaik sérelmét látják ebben.

Javaslatba hozni bátorkodom ezeknél fogva Exccellenciád előtt a szóig, rendtartás tárgyalt szakaszának azon módosítását, mely a mellékelt példányban foglaltatik.

Ezen módosítás illetőleg kiemelendőnek tartom, hogy az összes hivatalnokok egy koncretuális statust képezőnek mondassanak ki hogy az államvasutaknál is, *mint ez a közigazgatás s államkezelés egyik-másik ágánál már érvényben áll,* bizonyos érvek nevezetesen javaslatom szerint 3 év leforgása után, ha kifogástalan szolgálattételük dacára előléptetésben nem részesülhetnek 100 frt. évi pótlékot nyernek, mely azonban csak az alsóbb 3 rangfokozatra nézve — azonban a IV. rangf. 1. osztályának kivételével — rendszeresítettnék, s a legközelebbi előléptetés alkalmával, megszűnnék.*)

Minthogy ezen pótlék az előléptetést lenne hivatva pótolni, annak a nyugdíj igény kiszámítását illetőleg a fizetéssel egy jellegűnek kell lennie, mint azt a mellékelt példányban javaslatba hozni bátorkodom.

Az altisztek és szolgákra nézve hasonló pótlék rendszeresítését szükségesnek nem találtam, s elégségesnek véltem, ha ezekre nézve kimondva marad, hogy érdem és tehetségük, illetve szakismeretük szerint a költségvetésben megszabott létszám, s illetmények keretében előléptetésben részesülnek, általános elvül szem előtt tartandónak mondatván ki, hogy különös indokok fenn nem forgása esetében előléptetésük három évnél korábban ne történjék, s ha a költségvetés megengedi öt évnél hosszabb időközre ne halasztassék.

A hivatalnokora nézve egy concretuális status felállítását szükségesnek tartom azon szempontból, minthogy a szolgálat változó igényei szerint a hivatalnok beosztási is folyton változik, s az előléptetésnek és kinevezésnek a központi- és külszolgálat, illetve üzletvezetőségek, vagy szolgálati ágak szerinti elkülönítését, nem tartom a szolgálat érdekében helyesnek, de másrészről, az eddigi elkülönítés megszüntetését, az előléptetéseknek az osztályigazgatóságnak meg·» felelő egyenlő eszközlése is, okvetlen megkívánja.

E nehézségek az altiszti személyzetre nézve részben; a külön létszámokba foglalását tehát javaslatom szerint, a decentralizált igazgatás s a szolgálat érdekei indokolják.

*) Itt van a kórpótlék bölcsője a Máv.-nál. Akkor nem lehetett 5—6, sőt 12 évig is kifogástalan szolgálatot teljesítő vasutast várakoztatni kárpótlás nélkül.

5- ször. A fegyelmi eljárást szabályzó szakaszokra névze javaslatba hozott módosítások lényeges változtatásokat nem foglalván magukban, s leginkább az illetékességi kérdés pontosabb, s az új szervezettel összhangzó megoldását és szabályozását célozván bővebb indokolást nem igényelnek.

A fegyelmi büntetések nemeit megállapító 52 §-ra nézve azonban kiemélnem kell, hogy az altisztekre és szolgákra nézve a „lejebbítés“ büntetését felveendőnek véltem mert abban az alkalmazottak ezen osztályaira nézve egyikét látom a leghatályosabb s fegyelmi szempontból legmegfelelőbb büntetés nemeknek.

6- szor. Az illetményszabályzat — eltekintve néhány jelentéktelenebb módosítástól — az 5. illetve 12. §§-ban a Nagyméltóságod hivatali elődje által külön jóváhagyott módosításokkal egészítette ki.

Végre az altisztekre és szolgákra vonatkozó illetménytáblázatok azon altiszti, illetve szolgai címekkel egészíttettek ki, melyek tényleg alkalmaztatnak, a táblázatból azonban hiányoztak.

Mindezek után tiszteletteljesen kérem Nagyméltóságodat, miszerint a szolgálati rendtartás és illetményszabályzat javaslatba hozott módosításait jóváhagyni méltóztassék, hogy jövő évi január 1-ével életbe léptethető legyen.

Budapest, 1886. november hó 14-én.

LUKÁCS BÉLA
miniszteri tanácsos, elnökigazgató.

Ezt a javaslatot Lukács Béla máv. elnök Baross Gábor államtitkár kívánságára terjesztette fel. Azt remélte Baross, hogy a pár nap múlva úgy is eltávozó báró Kemény Gábor helyébe, őfelsége őt nevezi ki közmunka- és közekedési miniszterré. Ámde nem így történt, mert 1887. november 19-én báró Orczy Béla ült be, — ha ideiglenesen is, — a közlekedési miniszteri székbe, aki nem fogadta el újabb átdolgozás nélkül a vasutasok automatikus előléptetésének eltörlésére és az altisztek valamint a szolgák lejjebbítésére vonatkozó fegyelmi szakaszt. De fölöslegesnek tartotta stilus módosítást is.

A legnehezebb helyzetbe került tehát Vörös László referens és Szabó Jenő miniszteri tanácsos, akik visszairányították a javaslatot, mert Barosst közben mégis csak kinevezték miniszterré. Ezután már a javaslat sikere biztosítva volt. Lényegtelen kis változtatással Lukács Béla ismét felterjesztette, amiről az alábbi kísérő irat számol be:

Magyar királyi Államvasutak Igazgatóság- 33/ eln. sz.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

A f. évi január hó 22-én 45394/86. sz. alatt kelt magas rendeletnek megfelelve, van szerencsém a m. kir. államvasuti alkalmazottak számára kiadandó, magas utasítás értelmében kidolgozott szolgálati rendtartás és illetményszabályzat tervezetét két példányban idecsatolva tiszteletteljesen felterjeszteni.

Budapest, 1887. február 11.

LUKÁCS BÉLA
ministeri tanácsos, elnök-igazgató.

Három nap sem telt bele,
Lukács Béla megjutalmazása is elkövetkezett.
(Erről szól az alábbi miniszteri leirat.*)

Méltóságos Lukács Béla
miniszteri tanácsos, igazgatósági elnök úrnak,
Budapesten.

Visszatekintve az 1886. év folyamán kifejtett tevékenységére és mérlegelve az eddig megállapítható eredményt, kézséggel adok kifejezést annak, hogy a m. kir. államvasutak igazgatásában, dacára azon nehézségeknek, melyekkel az igazgatás újjászervezése járt, mindazok a kiknek kötelességét képezi, igyekeztek feladatukat sikeresen megoldani.

Kétségtelen nagy és fontos ezen gondjaimra bízott nemzeti vagyon: tudom és érzem a felelőség súlyát, mely annak a lehető leglelkiismeretesebb kezelésével jár és épen ezért én vagyok az, aki leginkább méltányolhatom azok munkásságát, kik engem ezen feladatnak megoldásában támogatni hivatvák és akik a felelőség elviselését nekem lehetővé teszik.

Ezek között mindenekelőtt *Méltóságodat* illeti meg köszönetem és elismerésem.

Felhívom továbbá Méltóságodat, hogy elismerésemet az igazgatósági összülés és az igazgatóság tagjainak, üzletvezetőkkel és egyáltalában az összes személyzettel alkalmas módon, annak kifejezése mellett közölje, hogy buzgó, odaadó tevékenységükre ezentúl is bizton számítok.

BAROSS.

*) 1887. febr. 13-iki 7. sz. Máv. Hivatalos Lap.

Lukács Béla megy, Ludvigh Gyula jön.

Hivatalos rész

53. eln.

Személyváltozás a m. kir. államvasutak vezetésében.

(összes közegeinkhez.)

Értesítjük az összes közegeinket, hogy Ő cs. és ap. kir. Felsége Bécsben f. hó 11-én kelt legfelsőbb elhatározásával *Lukács Béla* min. tanácsost, a m. kir. államvasutak elnökigazgatóját a közmunka- és közlekedési miniszter úr Őnagyméltósága a m. kir. állavasutak elnökigazgatói állásától egyidejűleg *felmentette.*

A m. kir. minisztertanács ennek következtében *Ludvigh Gyula* min. tanácsost a m. kir. államvasutak igazgatóságához az általános igazgatósági főosztály igazgatójává és egyszersmind az igazgatóság csszűlés elnökévé kinevezte.

A rejtély megfejtődött.
Lukács Béla Máv elnök a saját javaslatát 10 nap múlva kiadta a Máv.-nak, mint Lukács Béla államtitkár.

Közmunka és közlekedési m. kir. minister.
0830/1887. sz.

A m. kir. Államvasutak Igazgatóságának. Budapest.

A m. kir. államvasuti alkalmazottak számára *egyidejűleg kibocsújtott szolgálati rendtartás* és a m. k államvasutak alkalmazottait megillető *hivatalos címek és illetményekről* szóló szintén egyidejűleg kiadott *szabályzatot* tudomásul s azoknak *f. évi április hó 1-jével* leendő életbeléptetése iránt teendő további intézkedés végett f. évi február *hó 11-én 33. eln. sz. a. kelt felterjesztésére* vonatkozással azzal küldöm le czímnek, miszerint úgy a rendtartásból, mint a szabályzatból, itteni hivatalos használatra 20—20 nyomtatott példányt mielőbb terjesszen fel.

Budapest, 1887 február 21.

Miniszter helyett
LUKÁCS BÉLA
államtitkár.

Ugyancsak 6830/1887. sz. alatt, a *„Budapesti közlöny“* a *„Rendéletek tára“* és a *„Vasúti és Közlekedési közlöny“* szerkesztőségét a m. kir. államvasutak alkalmazottait megillető hivatalos cí-

mek és illetményekről szóló szabályzat közzétételére kérte fel a minisztérium.

A Máv. igazgatósága 16287/1887. sz. alatt kinyomtatta a 6830/ 1887. *sz.,Szolgálati rendtartást"* és a Máv. alkalmazottait megillető hivatalos címek és illetményekről szóló *„Szabályzatot* mely Baross Gábor miniszter 1887. február 24-ikén kelt rendeletével VII. fejezet 62. §, illetve 43. §-a szerint: 1887. április 1-évei életbe lépett.

Így veszett el először a Máv alkalmazottak automatikus előlépési joga.

* * *

Fokozódott a szomorúság, mert a következő év 1888 április 1. napján az új Rendszabályzathoz kiadott I. függelék és arról szólt, hogy az 59. § mellé póthatározmányként beírandó:

„A szolgálat további esetben is felmondható, ha a kellő képesség hiánya szolgálati úton megállapíttatik."

A következő év szeptember 30-án megjelent a II. függelék, melyben *a többi alkalmazottal szemben,* a cs. és kir. közös tengerész és honvéd *igazolványos altiszteket előnyben részesíti.* Ugyanis a 35. évi korhatáron túl, 45 éves korukig felvehetők és végleges minőségben kinevezhetők. Ugyancsak ez a függelék a Rendszabályzat 20. §-ához utolsó pontként felvenni rendelte, hogy *„a családfő felelős a családtagok cselekményeiért."* A 28. §-hoz *„a családtagok a vasúttal kapcsolatos mellékfoglalkozásnak* eltiltása". Az 53. §-hoz: amennyiben *„a családtag által estleg elkövetett csempészést a családfő fel nem jelentené, fegyelmileg bűnhődik(Vájjon mi adhatott erre okot? A szerző.)*

Az 1889. év is rosszúl kezdődött. Mayerlingben, január 30-án tragikusan meghalt a magyar trón rokonszenves várományosa: Rudolf trónörökös. Februárban pedig, a véderő-vita tárgyalás alkalmával egy szerencsétlen elszólással Tisza Kálmán miniszterelnök magára haragította az egész Házat. Azt mondta ugyanis, hogy kizárólag a király dönt abban a kérdésben, *milyen legyen a katonai* szolgálati nyelv?

Kitört a botrány. Hát lehet ott *oláh is, cseh* is, csak magyar nem? Mondjon le! — kiáltozták

A vasutasság — folyton gyengülő jogviszonyai láttán — elkeseredésében, már önmaga kezdte minden jogának elvesztését híresztelni, mire Ludvigh elnök az 1889. évi 33. Hivatalos Lapban 76. Eln. szám alatt a híresztelések ügyében ezt a rendeletet adta ki:

A MAGYAR KIR. ÁLLAMVASUTAK

HIVATALOS LAPJA

33. szám. Budapest.	Kiadja a magyar kir. államvasutak igazgatósága.	1889. julius 29.

TARTALOM:

Hivatalos rész.

RENDELETEK.

ÉRTESÍTÉSEK.

HIVATALOS RÉSZ.

RENDELETEK.

76. eln. sz.

A személyzet körében terjesztett álhírek megczáfolása.

Az összes közegekhez.

Ismételve hallottuk, hogy személyzetünk körében alattomos izgatók és bujtogatók oly galád híreket terjesztenek, hogy a nyugdíjalap az állam által elkoboztatni, a nyugdíjigények csorbíttatni, általában a nyugdíjak és illetmények a szerzett jogok csonkításával leszállíttatni szándékoltatnak, újabban pedig az is híresztetik, hogy a zona-tariffa életbeléptetése napjával a mozdony-személyzet megtakarítási jutaléka és kilometerpénze megvonatni, jelesen pedig a gépszolgálat alkalmazottjainak nyugdíjigényei terveztetnek leszállíttatni.

Miután hasonló álhírek terjesztése a személyzet nyugalmának zavarása által egyenesen a szolgálat érdekei ellen fordul, határozottan kijelentjük, hogy az említett s hasonló egyéb híresztelések az azokból vont következtetésekkel együtt teljesen alaptalanok, valótlanok és hogy e híresztelések terjesztői ellen a törvény és a szolgálati rendtartás teljes szigorával fogunk eljárni.

Ámbár ezen különböző alapú híresztelésekkel, különböző időkben ismételve találkoztunk és ámbátor épen nem nehéz azoknak rosszakaratú célzatosságát látni, mégis, nehogy a legsúlyosabb következmények épen a félrevezetett ártatlan közegeket érjék, szükségesnek tartottuk ezuttal összes személyzetünket ezen határozott megczáfolás utján megnyugtatni, elvárva mindenkitől, aki intézetünk iránt a köteles odaadással és hűséggel viseltetik, hogy az álhírek terjesztőit visszautasítani s azok nyomára felebbvalóikat rávezetni, hivatalos kötelességüknek fogják ismerni.

Budapest, 1889. julius 29-én.

Ludvigh Gyula
min. tanácsos, elnök-igazgató.

Így becsülték meg egykor a szerzett jogot.

Lukács Béla közli a Mávval, hogy miniszterré nevezték ki.

A m. kir. államvasutak igazgatóságának.

3216. eln. sz.

ö cs. és apostoli kir. Felséga Ischlben f. évi július 16-án kelt legfelsőbb elhatározásával a m. kir. miniszterelnök úr előterjesztésére engem *kereskedelemügyi* m. kir. *miniszterré* legkegyelmesebben kinevezni méltóztatott.

Midőn a kereskedelmügyi m. kir. minisztérium vezetését a mai napon tényleg átveszem, meg vagyok arról győződve, hogy a m. kir. államvasutak tiszti kara engem feladatom megoldásában hazafias kötelességérzettel s kellő buzgalommal támogatni fog. ·

Budapesten, 1892, július hó 23-án.

LUKACS BÉLA.

Baross Gábor hirtelen halála után 1892. május 9-től a kereskedelmi tárcát a Szapáry kormány pénzügyminisztere: *Wekerle Sándor* látta el ideiglenesen 1892. július 15-ig. Amint már említettük: július 16-én gróf Szapáry miniszterelnökkel Ischlben voltak, s ott tette le az esküt Őfelsége kezébe. Baross közlekedési politikáját folytatta, mely csak úgy érvényesülhetett a maga teljességében, hogy azt sikerült Lukács Bélának a vízi-forgalomra is kiterjeszteni. Még Baross idejében államosított osztrák-magyar állam vasút megváltott hajóparkjával az államvasutaknál külön hajózási osztály létesült. E mellett a Dunagőzhajózási társasággal kötött szerződéssel a magyar forgalmi politikát is érvényre kellett juttatni. Baross halálával ennek a megvalósítása Lukács Bélára várt. Lukács 1894-ben létrehozta a legnagyobb magyar hajózási vállalatot a *„Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaságot*[11], mellyel az ország határain is túlterjedő önálló magyar forgalmi politikát juttatta érvényre. Ez a társaság vette bérbe a Máv. hajóit. Üzemének első évében 1895-ben mindössze 12 saját (és 11 bérelt) gőzössel 81 saját és 38 bérelt) vasuszállyal és 31 fauszállyal működött. Ezzel bonyolított le 165.343 személy és 229.874. tonna árúforgalmat.

Lukács Béla kereskedelmi miniszterség ideje alatt kezdték építeni a Ferencz József hidat, melyről az egykori nagy miniszter átlépett az örökkévalóságba. A kereskedelmi minisztérium I. emeleti tanácsterméből temették 1901. január 10-én (csütörtökön) du. 3 óra-

kor. A temetési szertartást Komlóssy Ferenc orsz. képviselő, esztergomi apátkanonok végezte.*)

A vasutasok helyzete a 80-as évek végén.

A hetvenes és nyolcvanas évek helyzetét láttuk, most nézzük, milyen helyzete volt a vasutasoknak a nyolcvanas évek végén?

A hivatalnokoknak megnősülni nyugdíjigény elérése előtt csak úgy volt szabad, ha életbiztosítást kötött legalább *200 forint* erejéig terjedő, halála esetén fizetendő *évi járadékra.* A díjnyugtákat félévenkint be kellett mutatni, ha a díjrészletet nem hivatalból vonták le. Ezeket a hivatalnokokat külön nyilvántartásban vezették. (Szóig. Rendt. 30. §., illetve 66.549/1890-ig).

Talán nem érdektelen, ha megemlítjük azt is, 1888 június 13-án a 24. sz. Hivatalos Lapban rendelték el *a karkötő* viselését, mint jelvényt a forgalmi szolgálattevő részére. Az 1888 július 28-án megjelent 31. sz. Hivatalos Lap pedig *a nők vasúti alkalmaztatásáról* szólt. A betöltött 18 éven, magyar állampolgárságon, feddhetetlen előéleten kívül, *rendezett anyagi viszonyokat is kívánták.*

A vasúti életpálya is most kérdett nívós lenni. Szívesen jöttek úricsalád gyermekei is a vasútra. Az 1888 február 29-én megjelent
8. sz. Hivatalos Lapban egy ilyen kinevezés olvasható:

Gróf Bethlen István hivatalnok a szab. osztr. államvasúttársaságnál *IV. I. szerint végleges minőségű ellenőrré kineveztetett."*

1888. években a 10.133. sz. ig. rendelet arról intézkedik, hogy *a nagyobb állomások forgalmi szolgálattevőit jutalmazni kell. A* 10.254/1887. sz. ig .rendelet pedig *előléptetést* kérő folyamodványok *jogosságát* ismerik el, csupán azt írják elő, hogy ne egyenkint és szórványosan, hanem az előléptetési időszak előtt *tömegben* terjesszék fel. (Boldog idők!)

Amint a fent előadottakból kitűnik, a nyolcvanas évek vasutasának aránylag már elég jó helyzete volt. *Fizetési előleget* is kapott sorcsapás esetén 1-2-3 havi illetménynek megfelelően (III. szab. 34. §.), sőt indokolt esetben *20 havi részletben* fizette vissza kamatmentesen. Csak azok nem kaptak, kiknek fizetése a különféle levonások után a megélhetést nem biztosította volna. De ha adósságait előleggel ki tudta fizetni, akkor engedélyezték.

*) Érdekes feljegyzés, hogy a kerepes! temetőben (2/29—1—4 sír) közel a Deák mauzóleumhoz, Lukács hamvai fölé emelt síremléken téves évszámot vagyis 1900. évet véstek márványba 1901. helyett, halálának megjelöléséül. Közvetlen mellette pihen — kissé mögötte, egy másik sírban, — *egy év múlva meghalt* felesége Gaizágó Fatime is.

Az osztrák-magyar államvasúttársaságtól átvett ú. n. Steg-alkalmazottak beosztása némileg megváltoztatta a helyzetet. Ekkor már a személyzet kezdett eladósodni. Az 1892. év november 26-án megjelen 55. sz. Hivatalos Lap már a mellékfoglalkozást is megengedte. Csak kérvényt kellett beadni, máris engedélyezték. Az úgynevezett „Pump“ vasutastakaréknál *már úsztak az emberek.* Kezeseket kértek. 1893-ban volt nagy kolerajárványban sok vasutas epusztult. Az 1894. év arról nevezetes, hogy karácsonyra kiadott Hivatalos Lapban 1895 január 1-től csaknem mindenki előlépett.

Vasúti összeütközés Halason.

Az 1885. szeptember 15-én megjelent„Vasúti *Hir*lap“ beszámol a Halason történt vasúti szerencsétlenségről. Szabadka felől érkező 551. sz. tehervonat túlszaladt a határfán. Az ellenkező irányból, Budapestről érkező 506. sz. személyvonat oldalt kapta el a tehervonatot. A mennydörgésszerű robaj után holtan találták meg a szolgálati szakaszban utazó *Reichl György* vasúti hivatalnokot. A személyvonat vezetője súlyosan, a mozdonyvezető és fűtő és 6 utas könnyebben sérültek meg. A postakocsi négyrészre zúzódott. *Vaskovics* Constantin poltaaltiszt, valamint a tehervonat mozdonyvezetője: *Wittinger* súlyosan megsebesültek. Szabadkáról 15 orvos ment ki a helyszínre.

*

1885. október 3-án már kellemesebb hírt közöl a Vasutas Hírlap. A kiállításon elért kitűnő eredményekért rengeteg vasutas kapott kitüntetést.*)

*

Régi vasúti stílus.

Köztudomású, hogy 1889. év január 30-án volt Mayerlingben Rudolf trónörökös tragédiája. Az egykori aradi lapok a következő hivatalos vasúti közlést tették bele a lapba:

„Tisztelettel tudatom a nagyérdemű közönséggel, hagy a trónörökös temetésén résztvenni kívánók *kedvéért* Bécsbe *kéjvonatot* fogok indítani.

Az aradi menetjegyiroda.

*) L. a kitüntetett vasutasok fejezetnél.

8. FEJEZET.

Ludvigh Gyula Máv elnökigazgató és kora. — A vasúti illetmények kimutatása 1868—1887-ig. — Báró Dániel Ernő kereskedelmi miniszter. — 123 millió a Máv. beruházására. — Hegedűs Sándor kereskedelmi miniszter. — Miniszter és a Máv. kapus. — Horánszky Nándor kereskedelmi miniszter. — Báró Láng Lajos kereskedelmi miniszter. — A vasutasok választójoga. — Am. kir. Kúria elvi kijelentései — Lintner Imre tragédiája.

LUDVIGH GYULA MÁV. ELNÖK1GAZGATÓ ÉS KORA.

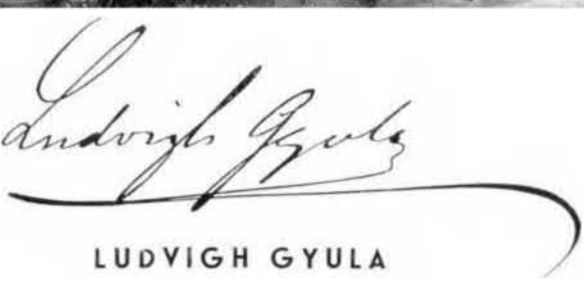
A legjelentősebb korszak a m. kir. államvasutak 70 esztendős fejlődés-történetében arra az időre esik, amikor Ludvigh Gyula ült a Máv. elnöki székében. (1887—1909.)

Több, mint húsz esztendeig tartotta a vezéri pálcát a kezében. Százezer főből álló kinevezett és rendszeresített vasutas gárda állott a Kárpátoktól az Adriáig a rendelkezésére. A munkásokkal együtt százhatvanezer vasutas sorsát intézte. Büszke önérzettel mondhatjuk, hogy egész Európában elismert, minta-vasút volt a Máv. — Elnöke pedig európai műveltségű, kiváló szakember, ki tudás, rátermettség, szorgalom és akaraterő tekintetében párját ritkította.

Az államvasuti vonalak hossza — működése alatt — megkétszereződött, a helyi érdekű vasutakkal — melyeket a Máv. vett kezelésbe, — megnégyszereződött, *a forgalom pedig háromszorosára emelkedett.* Pedig Ludvigh Gyulának nem csak fölfelé, de lefelé is nagy harca volt, s az a példás rend és fegyelem az ő idejét dicséri.

Az udvar kegyeltje és a szó legnemesebb értelmében igazi úr volt. Meleg emberi szívvel hallgatta meg a kopott ruhájú, éhes, szegény forgalmi szolgaszemélyzetet és velük könnyezett 1904. január





LUDVIGH GYULA

valóságos belső titkos tanácsos, államtitkár, főrendiházi tag,
a m. kir. államvasutak elnökigazgatója,

20-án Vereb Mihály kocsirendezőnek, — ki a küldöttséget vezette azt mondta: *„Fiam, maga vezesse el a miniszter úrhoz is a küldöttséget, mert így a maguk keserves helyzetét senki előadni nem tudja. Én is beszélek ügyükben a miniszter úrral és visszamenő hatállyal kapnak fizetésemelést*

És egy napon mégis rossz tanácsadóira hallgatott és hatalmi szóval akarta megállítani a keserűség levezetendő árvizét. Lezárta a zsilipeket és az ár felduzzasztva, 1904. április 19-én megállította a remekül működő Máv. szerkezetét.

Ki volt Ludvigh Gyula?

Őfelsége valóságos titkos tanácsosa, főrend, államtitkár, Lipótrend és vaskoronarend lovagja, számos bel- és külföldi nagy kitüntetés birtokosa, a Máv. legtekintélyesebb elnöke, melegszívű emberbarát, rátermettségben és szorgalomban kimagasló egyéniség.

1841-ben született Szepesbélán. Atyja Ludvigh János, a kiváló politikus és hírlapíró, Kossuth Lajos kebelbarátja, ki a szabadságharc idején szepesi kormánybiztos volt. A szabadságharc elbukása után kénytelen volt külföldre menekülni. Nemsokára kivitték utána az alig 10 éves Gyula fiát is. Brüsszelben telepedtek le, ahol a zsenge fiú nemcsak a nyugati műveltséget szerezte meg, hanem gondja volt édesatyjának arra is, hogy magyar szellemben nevelkedjen és hazaszeretetben megerősödjön.

Huszonegy éves volt amikor Brüsszelben megszerezte a mérnöki oklevelet. Ekkor: 1863-ban a fiatal Ludvigh Gyulát óriási megtiszteltetés érte. Ugyanis egy francia vasútépítő társaság meghívására Spanyolországba ment, ahol a Sierra Morénán át vezető *sevilla-portugáliai* hegyi vasútat, minden más külföldi és idősebb mérnökök mellőzésével, az ő tervei alapján építették meg, sőt az építés vezetését is rábízták. Három év alatt elkészült és ennek a vasútnak csodájára jártak a külföldi szakértők. 1866-ban visszatért Belgiumba, ahol az összekötő vasút építésnél volt jelentős szerepe.

Alkotmányunk helyreállítása után 1867-ben hazajött. Gróf Mikó Imre és Hollán Ernő kívánságára a magyar kir. vasútépítészeti igazgatósághoz szerződött*), ahol a hatvani IV. főmérnöki oszt. (osztálymérnökség) vezetésével bízták meg.

Gróf Mikó miniszter, Hieronymi Károly helyettes államtitkárral együtt a francia és belga vasutak tanulmányozására küldte ki. Ha-

*) M. kir. Orsz. Levéltár közm.- és közl. min. 5598/1869. sz. M. k. Vasút ép. ig. 2187. sz. 1870. évi augusztus 19-ig végkielégítésül egy évi fizetéssel.

**) Lásd a 237. oldalon.

zatérésük után**) Ludvigh Gyulát főmérnökké léptették elő és majd az átszervezett vasútépítészeti főfelügyelőséghez került Banovits Kajetánnal és Robitschek Sándorral együtt. Innen kirendelték a károlyváros-fiumei *nagyvárad-kolozsvári,* később a *hatvan-szolnoki* vonal nyomjelzéséhez.

A kormány 1872-ben Törökországba küldte, hogy a török vasutaknak az európai vasutakhoz leendő csatolását tanulmányozza. Ez a Balkán félvad népei között nemcsak fontos, de igen veszélyes megbízatás is volt. Lóháton járta be az egész terepet és gazdag adathalmazattal hazatérve, elkészítette a terveket. Helyszíni tapasztalatát nemcsak a török, hanem később a bosnyák nehéz terepen is érvényesítette. A Fekete és Középtenger közötti vízválasztó legkönnyebb áthatolása céljából Uszkübtől Kumanova felé tervezte a vasutat, mely később a Morava völgyében valósággá vált.

1874—75-ben a boszniai és román vasúti csatlakozási konferencián a magyar kormány képviselője volt. 1887-ben műszaki tanácsossá nevezte ki Ordódy Pál miniszter, majd báró Kemény Gábor 1883-ban a Máv. igazgatóság összülésének rendes tagjává rendelte.

1885-ben az országos kiállításban a közmunka- és közlekedési minisztérium osztályát oly kiváló szakértelemmel és finom ízléssel rendezte, hogy a kiállítás fénypontja ez a pavilion lett. Ekkor őfelsége Ludvigh Gyulát a III. oszt. vaskorona-renddel tüntette ki.

1887. február 17-én Lukács Béla Máv. elnökigazgatót kinevezték államtitkárnak és berendelték a kereskedelmi minisztériumba. Ekkor került Ludvigh Gyula, mint miniszteri tanácsos a Máv. igazgatóság élére elnöknek. Ami ezután történt 22 éven keresztül a Máv.-nál, az a nagy fejlődés szorosan összefüggött ennek a kiváló, — sőt kortársai közül kimagasló, — embernek rátermettségével, őfelsége épen úgy ismerte, mint az igazgatóság tisztviselői.

Mikszáth Kálmán írta meg*) Ludvigh Gyula főrendiházi örökös tagságának történetét, mely bizonysága annak, hogy Őfelsége nagyon szerette Ludvigh Gyulát. Az eset röviden a következő: 1893-ban megüresedett négy főrendi hely. *Wekerle* miniszterelnök mind a négy helyre megtette a javaslatát. Egy név őfelségének nem tetszett.

— *Egy másik negyediket ajánljon kedves Wekerle!* Wekerle zavarba jött és „legközelebbig“ gondolkodási időt kért a királytól. Pár nap múlva referáda után őfelsége kérdezte Wekerlétől: ki a

*) „Az én kortársaim“ („Az Újság“ kiad. 1904.) c. művének 187/188 oldalán.

„negyedik?" Wekerle még nagyobb zavarba jött, de most hirtelen végigsiklott gondolatban a tekintete a közéleti kiválóságokon és a közigazgatási bíróság elnökére: *Ludvigh Jánosra* gondolt (persze a keresztnevét elfelejtette), gyorsan kimondta: *„Ludvigh!"*

— *Ah Ludvigh* — vágott közbe mohón a király — a kedves *vasúti direktor? Nagyon szívesen egyezem bele.*

Wekerle majdnem sóbálvánnyá változott és udvarias mosollyal meghajtotta magát. így lett főrendiházi tag Ludvigh Gyulából, — a király bizalmasából, — kit e nagy kitüntetésen kívül még valóságos belső titkos tanácsosnak is kinevezett 1905-ben.

A vasutasságot Ludvigh Gyula nemes egyénisége különösen az 1889. évi július 29. napján kelt 33. sz. Hivatalos Lapban megjelent 76. sz. Eln. körrendelet**) óta érdekelte.

1896-ban a *Német Vasútegylet* műszaki bizottsága Budapesten tartott XV. gyűlését és elhatározta, hogy a technikus gyűlések ötvenesztendős jubileumát 1900-ban Budapesten üli meg. Ludvigh Gyulát káprázatos ünneplésben részesítették. Valóban díszelnöke volt ennek a felejthetetlen gyűlésnek. 1907. évben államtitkárrá nevezték ki.

Ludvigh Gyula ez időben el akart távozni a Máv. éléről. Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter felajánlotta állását *Hoitsy Pálnak,* aki azzal az indokolással utasította el a megtisztelő ajánlatot, hogy *„ilyen magas állást szakértelem nélkül nem vállalhatok el".* (Hová lettek a Hoitsy Pálok a közéletből?)

Az a tény, hogy az életösztön erősebb a paragrafusnál: avatta hőssé Ludvigh Gyulát, ki a paragrafust védte és nem a való életet. Azt a paragrafust védte, melyet nem ő gyengített meg, hanem gyors egymásutánban változó fölöttesei, kik mindig *„szívükön viselték"* a vasutasok ügyét, de segíteni vagy nem tudtak, vagy nem akartak.

A négynapig tartó vasutassztrájk ép' úgy elválaszthatatlan Ludvigh működésétől, mint az a sok-sok érdem, mely őt tiszteltté és felejthetetlenné tették. Megalázó szerep jutott ennek a nagy elnöknek a vasutasok és a kormány közötti béke helyreállításában is, mert vele sem a kormányférfiak, sem a vasutasok nem tárgyaltak. Ugyanis a kormány Vörös László nyugdíjas államtitkárt bízta meg, sőt még a miniszter személyesen is tárgyalt a vasutasokkal, míg a vasutasok a 13-as bizottsággal képviseltették magukat. Újabb meg-

**) L a 346. oldalon.

alázás érte akkor is, amikor a bíróság által fölmentett vasutasokat nem akarta visszafogadni szolgálatba, a kormány pedig a visszafogadást elrendelte. A *Vasút és hajózás Klubnak* alapító elnöke volt.

1909-ben megkapta a *Ferencz József rend nagykeresztjét.*

1910. április 1-én kivált a Máv. kötelékéből és a *Kassa-Oderbergi Vasút elnöke lett.* A közgazdaság terén hervadhatatlan érdemeket szerzett.

Élete utolsó napjáig dolgozott. Elhatalmasodott érelmeszesedése és 1918—19-ben a haza sorsán való aggódása 1919. január 6-án délelőtt ½ 10 órakor megíratta vele pótvégrendeletét, mely így kezdődik: *„1919 január ... reggel."* A dátumot sem töltötte ki. Az íróasztala mellett ült komoran. Ha az ajtó nyílt mosolyt erőltetett szomorú arcára. Savitzka Mária házikisasszony 10 óra után megkérdezte tőle *„parancsol-e valamit?"*... intett, hogy nem.

Ludvigh ott ült az íróasztalánál és írt. De alighogy a kisasszony kilépett az ajtón hirtelen átült a tükör elé. Szívére szorította a revolvert ... és egy dörrenés jelezte, hogy nemes lelke elszállt az örökkévalóságba.

Átlőtt szívvel lehanyatlott. Elvitte a haza sorsán aggódó honfibánat.

A Máv. nyugdíjintézeti ház (VI., Andrássy-u. 88.) neves lakói *báró Szterényi József, Kotányi Zsigmond és* Dr. *Silberer Sándor,* pillanatok alatt rohantak a tragédia színhelyére, de már csak a rendőrség által felvett halotti jegyzőkönyv aláírásának szívbemarkoló, szomorú szerepe jutott nekik osztályrészül.

íróasztalán talált pótvégrendeletéből a következő megrázó óhajtását idézzük *„mint jó vadász remélhetően jól fogok találni és a szivemet lövöm keresztül."* A revolvert, mellyel életét kioltotta, legkedvesebb barátjára: *Gajáry Ödön* „Az Újság" főszerkesztőjére, vadászfegyverét: *Pülszky Garibaldi,* volt zágrábi Máv üzletvezető, a Ksod. vezérigazgatójára,*) aranyóráját és láncát pedig dr. *Gajáry Kálmánra hagyta.*

Nem boncolták föl. A kerepesi temetőben alussza örök álmát. (38. tábla 1. sor 59. sír. Sírkövén bronz relif Ludvighról.)

Soha el nem múló kegyelettel őrizzük emlékét!

*) Ezt a vadászfegyvert Samarjay Lajos rejtette el, illetve mentette meg, az oláh invázió idején.

V. ö. Sturm Albert: „Országgyűlési Almanach" 1897—1901.

V. ö. „Az *Újság"* 1919. január 7.

„ *Orsz. Levéltár* és az idézett *Máv. Hivatalos Hapok* irataival.





DANIEL ERNŐ BÁRÓ.
v. b. t. t. 1895. január 15—1899 február 26-ig kereskedelemügyi m. kir. miniszter, utánna főrendiházi tag.

A liberális korszak politikus gárdájából való, nyájas természetű, humánus érzésű, testileg törékeny ember volt Dániel Ernő báró. A magán életben kedves, társaságkedvelő. A hivatali életben képzett, szorgalmas, példátadó jóakaratu tisztviselő. A vasutasok ügyét holtáig *„szívén viselte*de az ígéreten kívül alig köszönhettek neki valamit, a nála járt küldöttségek. Ettől eltekintve a legtevékenyebb miniszter volt.

Daniel Ernő, Eleméren (Torontál vm.), örmény nemesi családból 1343. május 3-án született. Jogot végzett és ügyvédi vizsgát tett. 1865-ben Torontál vármegye szolgálatába lépett. 1868-ban törvényszéki elnök lett. Begaszentgyörgyön 1870-ben Deák-párti programmal orsz. képviselővé választották. Az 1875. évi fúzió idején Nagybecskereken,

majd 1884-ben a pancsovai kerületben lett képviselő szabadelvű programmal. Pénzügyi- és gazdasági ügyekben nagylátókörű politikusnak bizonyult. A Bánffy kormány megalakulásakor 1895. január 15-én foglalta el Lukács Béla távozásával megüresedett kereskedelmi miniszteri széket. A *Vaskapu* szabályozás munkálatait, — melyet Baross minisztersége alatt kezdtek, Lukács Béla alatt folytatták — Dániel Ernő alatt fejezték be.

Az ezredévi kiállítás rendezésében elért kitűnő sikeréért Őfelsége bárói rangra emelte, — mellyel élethossziglan főrendiházi tagság jár. Ugyanez évben kapta meg a v. b. t. t. méltóságot. (1896. április 24.) majd 1899 február 26-án őfelsége az I. o. vaskorona renddel tüntette ki. 1906—1910-ig főrendiházi tag. 1910. a pancsovai ’kerület képviselője lett.

Felesége: Cséry Szeréna, — a fővárosi jótékony egyesületek és a társasági élet lelke volt, ki különösen azzal lett hírneves személyiség, hogy a milleneumi kiállítás idején: *II. Vilmos császár kézcsőkkal tüntette ki.* Két fia volt: Elemér és Tibor, (ez utóbbi ny. főispán)

Balatonfüreden halt meg 1923 július 23-án 80 esztendős korában. Holttestét Budapestre szállították és a kerepesi temetőben 1923. július 27-én d. u. 4 órakor temették. Az egyházi szertartást Bakács Ferenc ny. belvárosi plébános végezte.

123 millió a Máv beruházásokra.

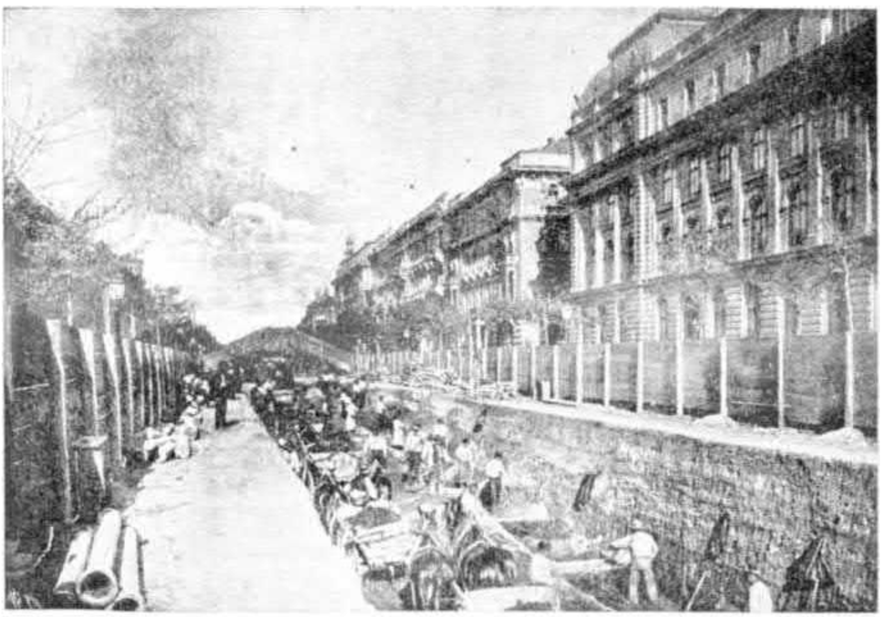
Budapest, június 19.*)

Végre a törvényhozás elé kerülhetett már az a sokat vajúdott javaslat, a mi a máv. hálózatán eszkczlendő beruházásokra 123 millió egynéhány forintot ad a magyar államvasútnak. Hétfőn tette le a képviselőház asztalára Dániel Ernő br. kereskedelmi miniszter, hamarosan törvénnyé is válik s az intéző körök tíz év alatt majd csak szétfizetik beruházásokra azt a teméntelen milliót.

Minap még, mielőtt nyilvánosságra került volna a javaslat, meghánytuk-vetettük minden oldalról. Most, hogy pontonkint is előttünk áll és lelkesedik rajta minden laikus, lehetetlen, hogy mi elfojtsunk néhány keserű sóhajt, mely láttára önkéntelenül is feltör keblünkből. Mert a javaslat csak a vasúti üzem egyik faktorának: a lelketlen gépeknek, műhelyeknek, pályaudvaroknak és vágányoknak, hidaknak és vontatási telepeknek égető szükségein akar segíteni, de

*) „Vasutasok Lapja“ 1897. junius 20. sz.

a vasúti üzem másik faktora, a személyzet, az emberanyag, eszébe sem jutott. Évek óta fájdalmas, de igazságos panaszokat sír el ez a sokat szenvedett személyzet, a vasúti alkalmazottak közel 100,000 főnyi testületé, de panaszai süket fülekre találnak, helyzete — a tíz év előtti szegény illetmény-szabályzat mellett — napról-napra nyomorultabb s mikor 123 milliókat költenek el a vasútnál technikai gépekre, ugyanakkor egyetlen-egy fillért sem juttatnak a sokkal kihasználtabb, elcsigázottabb ,,emberiségére a vasúti személyzetre!**)



Eredeti fényképfelvétel

Építik az Andrássy-úton a földalatti villamost 1894. év szeptember 19-én.

**) „Vasutasok Lapja“ 1897. július 18. és augusztus 8. sz. (Dániel Ernő miniszter javaslatát fél óra alatt megszavazták.)

Ki volt Hegedűs Sándor?

Még hatvan esztendőt sem élt, de már száz esztendőre való munkát becsületesen elvégzett. Kora fiatalságától kezdve élte végéig agilitása nem lankadt. Még a halál is csak kétszeri suhintással tudta kidönteni ezt a bámulatos munkaerejű, erős energiájú,de gyenge szervezetű szorgalmas embert.

Mindig mindenütt sietett, mert ezernyi dolgot végzett. Ha az utcán ismerősei, vagy munkatársai meglátták sietve menni, megfogták és megkérdezték tőle:

— *Mikor fog már egyszer pihenni Sándor bácsi?*

— *Majd, ha meghalok,* — *felelte szelíd mosollyal,* — *vagy talán akkor sem, mert ki tudja: mi vár reánk azután* és már sietett tovább.

1906. december 21-én, pénteken gyenge jobboldali szélütés érte. Félszemére megbénult. Délután azért minden munkáját rendben elvégezte, sőt este, korábban tett ígéretéhez képest, a Vigadóba is elment és a hangversenyt végighallgatta. A Hunyadi-tér 12. sz. házban laktak, gyalog sétált haza. Másnap, szombaton, megint eljött a Kaszás, s most balról suhított feléje. A pamlagra dűlt. Néhány óráig ott pihent — halkuló szívvel — a pamlagon. Azután az ágyba fektették. Vasárnap rosszul lett. Hétfőn, karácsony előestéjén, már nem volt eszméletnél, csak jóságos szíve lázasan dobogott, lüktetett. Dr. Korányi és Steiner Pál orvosok tehetetlenül nézték a halál végharcát az élettel. 1906. december 28-án délelőtt 10 órakor magához szólította az Úr. Éjféltájban még szólni akart. Antal Gábor református püspök föléje hajolt, hogy hátha megérti a suttogó szót, de sajnos nem sikerült. A kálvintéri ref. lelkészlak Baldácsy terméből temették 1906. Szilveszter napján, ideiglenesen a Navratil sírboltba, ahonnan áthelyezték a Kerepesi-temető jobb Árkád 6. sz. sírboltba.

Elment. Egy munkás, jólelkű igaz magyarral szegényebbek lettünk. Egy szorgalmas, becsületes ember életének tanulságaival pedig gazdagabbak, melynek méltó megörökítéséhez, ha e szűk keretek között most nem is nyílik alkalmunk, de egy babérlevélre felírjuk jó Hegedűs Sándor áldásos életét.

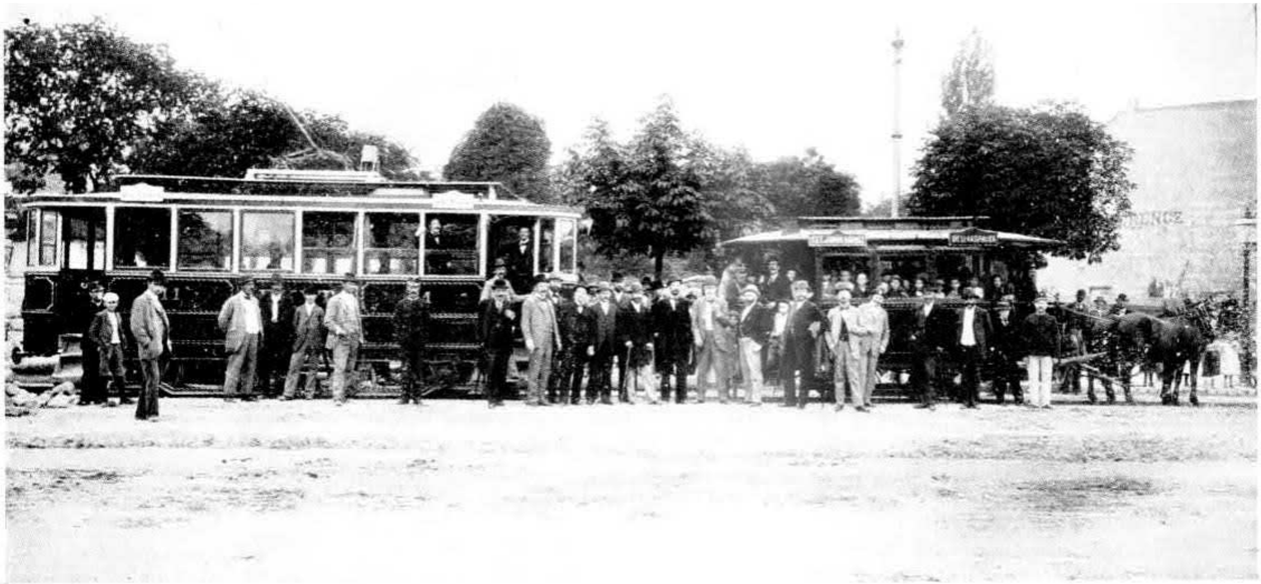
Magyarzsákodi Hegedűs Sándor valóságos belső titkos tanácsos, kereskedelmügyi m. kir. miniszter 1847. április 22-én Kolozsvárt született. Középiskolai tanulmányait a kolozsvári református gimnáziumban, a jogot a pesti egyetemen végezte, majd bírói vizsgát tett. De nem a bírói, hanem az újságírói pályát választotta.

Először jogász korában tűnt fel szónoki képességével, mikor





valóságos belső titkos tanácsos, a Lipót-rend középkeresztese,
1906. évtől a főrendiház tagja.
1899. február 26 — 1902. március 4-ig,
kereskedelemügyi m. kir. miniszter.



Eredeti fényképfelvétel. Borosjenői Kádár Gusztáv birtokában. Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme.

Az utolsó lóvasut és a legelső közúti villamos a Városmajorban 1898. junius 7.

A villamos kocsi ajtajában áll: Steller Antal vill. vasuti mérnök. Az átadás bizottsága: Speidl Bódog, Máltás Hugó, Lázár Lajos, Hollós József, Pulszky Garibaldi, Vajkay Károly, Dr. Stetina József. Az utolsó lóvasút hátsó perronján áll: Kertschner István lóvasuti mérnök. Átadó bizottság: Dr. Mentsik Ferenc, Jármay Jenő, Kádár Gusztáv, Lipthay Gusztáv, Zlinszky Ede.

Böszörményi Lászlót temették, ki a fogházban halt meg. Böszörményit Kossuth Lajos egyik levelének leközlése miatt zárták be. Ez a kínos eset az egész országot izgalomban tartotta. Az ellenzék hevesen kikelt Horváth Boldizsár igazságügyminiszter ellen. Egy vézna jogász megrázó szavai csendültek fel Böszörményi koporsója mellől. Ez a bátor ifjú: Hegedűs Sándor volt.

Azután Jókai Mór mellett látjuk a *„Hon‘* szerkesztőségében, mint vezércikkíró, főmunkatársat. Csengery Antal pedig a *„Budapesti Szemle“*-nél bízta meg a legfontosabb szerepkörrel.

1871-ben közeli rokonságba került Jókai Mórral, kinek unokahúgát: Jókai Jolánt vette nőül. Házasságukból több gyermek született. Legismertebb Lóránt, TÉBE elnöke, volt m. kir. pénzügyminiszter, ki a legelső volt Magyarországon, akit *„sub auspiciis regis“ avattak a király gyűrűjével doktorrá* a pesti Tudományegyetemen.

1875-ben szabadelvű programmal az abrudbányai kerületben orsz. képviselővé választották és nyomban tagja lett a pénzügyi bizottságnak. Rövidesen a költségvetés állandó előadójaként csillogtatta meg pénzügyi és gazdasági képességeit. Huszonnégy esztendőn át volt a költségvetés előadója és minden kormányválságban, mint legesélyesebb pénzügyminiszter jelöl tét emlegették. 1884-től 1905-ig majdnem állandóan Kolozsvár I. kerületét képviselte.

1899. február 26-án Széll Kálmán miniszterelnök kabinetjébe meghívást kapott a kereskedelmi tárca betöltésére, ahol 1902 március 4-ig működött. Ekkor ugyanis a *Nemzeti Párt* fuzionált a *Szabadelvű Párttal.* Hegedűs lemondott és helyét a fuzionáló Horánszky Nándorral töltötték be (aki két hónapig sem volt miniszter, mert hirtelen meghalt.)

Hegedűs Sándor három esztendeig tartó kereskedelmi minisztersége alatt az ipar- és kereskedelem fejlesztés terén nagy haladás történt. Munkaközvetítés, állami kedvezmények iparfelügyelők szaporítása, statisztika, kereskedelmi kapcsolatainak kibővítése, mind Hegedűs Sándor nevét dicsérik. A Máv. jövedelmezősége *37 millió évi tiszta haszonról: 41 millió forintra emelkedett.* Minisztersége idején sok vicinális vonal épült és közel 1000 km. vasútvonalat nyitottak meg.

Háromévi kereskedelmi miniszterségének van egy nemzetközi eredménye is, amennyiben az összes nemzetközi kongresszusok elismerik, hogy az ipari statisztika általa felállított rendszere az, amelylyel Magyarország kezdeményezőleg lépett fel. Ő alatta fejlődött ki különösen a vidéki gyáripar.

Nem csak politikus és újságíró volt, hanem mint tudományos szakíró is kitűnő nevet szerzett. E téren elért sikereinek megbecsüléséül: 1885-ben levelező, 1893-ban pedig rendes tagjává választotta a Magyar Tudományos Akadémia. Mindezenfelül egyházának kormányzati ügyeit is intézte. 1898-tól a budapesti — 1902-től pedig a dunamelléki református egyház főgondnoka volt s mint ilyent hívta meg őfelsége 1906-ban a főrendházba. Irt a „Budapesti Szemlé"-ben a bankról, önkormányzatról, adóeszméről, elméleti és gyakorlati vonatkozásban, cukor és szeszadóról. Szterényi szerkesztésében — hivatali működése alatt — kiadta 20 kötetben *az ipari termelés statisztikáját.* Önálló művei: *„Közhasznú ismeretek"* (Pestl870.). *„A baloldal törekvése"* (Bp. 1872). *„Tíz év az osztrák bank történetéből".* (Neuwirth műve után 1874) *„Az önkormányzat és a pénzügy* (Bp. 1878) *„A latin államok pénzszövetsége".* (1886) Készülő félben volt az erdélyi vasutak Széchenyi elgondolásában.

A protestáns irodalmi társaság, a megalakuláskor, pénzügyi bizottság elnökévé, 1894-ben az irodalmi társaság alelnökévé, választotta. A társaság kiadásában megjelenő „Koszorú" népi (vallásos) iratra 6000 forintot áldozott.

Miniszter és kapus.*)

Miniszter és kapus. Ritkán kerül össze így ez a két név, olyan nagy a távolság egy kegyelmes úr, meg egy szegény vasúti portás között. Még ritkábban kerülhet pedig össze a büszkeségéről ismert Fejérváry báró honvédelmi miniszter és a szegedi állomás egyszerű rokkant portása, *Puchalek Miklós.* De valamikor ez a két ember nem állott egymástól akkora távolságra, mint most. Régi háborús időkben egyformán tűrték a fáradságot és az ellenséggel harcolva, farkasszemet néztek mindketten a halállal. Puchalek 1864-ben a schleswigholsteini háborúban őrmester volt annál a századnál, amelynek a mostani honvédelmi miniszter volt a kapitánya. A háború véget ért. A vitéz kapitány mind följebb-följebb emelkedett, az őrmester meg vasúti portás lett, mert csak meg kellett élnie valahogy.

Sturm Albert: „Országgyűlési Almanach 1897—1901.
Hegedűs Lóránt dr. nekrológ megerősítő levele.
V. ö. Pallas Nagy Lexikon 8. köt. 805.
V.ö. Pallas Nagy Lexikon pótkötet (17.) 702. old.
„Pesti Napló" 1906. dec. 29.
*) *„Vasutasok Lapja"* 1897. május 23. 10 old.

Megőszült, megöregedett és nem régen nagy szerencsétlenség érte, eltört a lába. E nagy bajában megemlékezett róla egykori kapitánya.

Tisztelt állomásfőnök úr!

A szegedi állomásfőnök ugyanis a napokban a következő levelet kapta:

Puchalek Miklós a szegedi vasúti állomásnál ideiglenesen alkalmazott kapus, mint értesültem, szerencsétlenül járt, lábát törte. Élénk emlékében a nevezettnek, hű szolgálataira és bátor magatartására, melyet mint cs. és kir. őrmester a dán hadjárat alatt tanúsított s tekintettel azon körülményre, hogy hosszas szolgálata dacára őt jelenlegi helyzetében véglegesíteni nem lehetett, kérem tisztelt főnök urat, mellékelt 50 forintot Puchalek Miklósnak, nehéz helyzetének segélyezésére, kézbesíteni.

Budapesten, 1877. május 12.

Tisztelője:

Fejérváry Géza báró.

A vén őrmester most hálálkodva emlegeti az ő régi kapitányát, aki még most sem feledkezett meg róla.

Lendvai Lintner Imre

ny. Máv. üzletvezető tragikus halála.*)

1897. június 20-án déli 12 órakor Balatonföldvárról távirat érkezett: „Lendvai Lintner Imre ny. Máv. üzletvezető, fürdés közben a vízbefúlt."

A megdöbbentő hír pillanatok alatt bejárta az országot, mert Lintner Imre az egész ország vasutasai előtt közismert és közbecsülésben állott személyiség volt. A vasúti tisztképzés terén örökre beírta nevét a vasutasság történetébe. A déli vasútnál kezdte pályafutását. 1869/70-ben Máv. pesti állomásfőnök, később az igazgatóság A. I. szakosztályának főnöke, vezértitkár volt.

Látogatóba ment Balatonföldváron nyaraló vej éhez, Chyzer Béla orvos családjához. Néhány perccel megérkezése után, kis unokájával lement a Balatonra fürödni. Görcsöt kapott és összerogyott a vízben. Kis unokája nem tudta felemelni, vízbefúlt. Élt 60 évet. Hazahozták. Budán, a vízivárosi temetőben alussza örök álmát.

*) *„Vasutasok Lapja"* 1897. július 25. 3. oldal.



HÓRAI HORÁNSZKY NÁNDOR.

1902. inárc. 4 —]902. április 19-i<í
kereskedelemügyi m. kir. miniszter.

A vasutasok legmelegebb barátja, a tisztaszívű, eszes és bátor, talpig ember hunyta le örök álomra szemét 1902. április 19-én este ieltizkor, — kereskedelmi miniszterségének második hónapjában.

Három évtizeden át ellenzéki képviselő volt. A hatalom kecsegtetése soha sem szédítette el. Harcolt. Adott és kapott sebeket. Csak akkor maradt sértetlen, mikor Magyarország miniszterelnökével, *Eánffy* báróval pisztolypárbajt vívott.

Hangja csengő volt, mint az ércharang, beszédmodora széles, de mindig szigorúan a tárgy mellett. Frázisoktól, széptevésektől mentes beszédeiben még politikai barátairól szólva is hiába keresünk hízelgő és magasztaló szót.

Ki volt Horánszky Nándor?

Egerben 1838. január 15-én született. Családja Liptóvármegye legrégibb nemesi fészke volt. Középiskolai tanulmányainak befejezése után jogot hallgatott, s 1859-ben a pesti törvényszékhez került, mint gyakornok. 1861-ben az újjászervezett kir. táblához nevezték ki. 1862-ben ügyvédi oklevelet szerzett s az alkotmányos korszak visszaállítása után, mint lelkes balközépi politikus vett részt vármegyéjének közügyeiben. 1870-ben képviselővé választották a katolikus autonómiai kongresszusra. Az egyházpolitikai harcok idején a felekezeti béke főerőssége volt. 1872-ben pedig balközépi programmal tagja lett a képviselőháznak. 1875-ben csatlakozott a fúzióhoz, de a közgazdasági kiegyezés megújítása miatt, már 1878-ban elhagyta a szabadelvű pártot, ettől fogva haláláig törhetetlen híve és barátja lett Apponyi Albert grófnak, akivel együtt alkották meg a *nemzeti pártot,* melynek eleinte alelnöke, majd elnöke s mindvégig egyik fővezére volt. 1872-től Szolnokot, 1875-től Mosont, 1881—1892-ig Eger városát, azután Sepsziszentgyörgyöt képviselte. Mint képviselőházi ellenzék egyik főalakja erős, gyakran személyeskedésig elfajuló harcot folytatott Bánffy Dezső kormánya ellen. Ebben az időben esik párbaja Bánffyval és kíméletben parlamenti összecsapása báró Fejérváry Géza honvédelmi miniszterrel. Erről a nevezetes párbajról jegyezzük meg a következőket:

1898. őszén a Bánffy-kormány a kiegyezést napirendre tűzte anélkül, hogy az úgynevezett *„ischl-i klauzulát“* a képviselőházzal megismertette volna. Természetesen viharok keletkeztek az ellenzéken. Horánszky Nándor Bánffy eljárását *szószegésnek* és *becsapásnak* mondotta és ellene a legvégsőkig menő harcot hirdette. Bánffy miniszterelnök, amikor hazaérkezett, nyílt levelet intézett Horánszkyhoz, a következő szöveggel: *„Miniszterelnöki működésemnek kritikáját hazug alapon és igazolatlan, szándékosan félrevezető célzattal az én egyéni integritásom jogosulatlan megbélyegzésére fektetted*

Horánszky nyomban provokáltatta a miniszterelnököt, — s minthogy Horánszky ragaszkodott a fegyveres elégtételhez: egyoldalú jegyzőkönyvvel zárult le egyelőre az ügy. Ámde Apponyi nemsokára (1898. december 29-én) a parlamentben igazat adott Horánszkynak, most már a párbaj elkerülhetetlen volt. Kétszeri golyóváltás után Horánszky és Bánffy sértetlenek maradtak ugyan, — de nem békültek ki. (A párbaj 1899. január 3-án volt.)

A Fejérváry báró honvédelmi miniszterrel való összetűzés egy

év múlva 1899. november 21-én a Hentzi-ügy miatt történt. Ezentúl; ha Fejérváry a parlamentben felállt, Horánszky rögtön szólásra jelentkezett. Amikor a nemzeti párt belépett a szabadelvű pártba, szó volt Horánszky minisztérségéről is. Fejérváry kijelentette, hogy nem ül egy kabinetben Horánszkyval. Három év múlva (1902. márc. 4), amikor Hegedűs Sándor megvált a kereskedelmi tárcától, őfelsége Horánszkyt nevezte ki a Széli Kálmán-kabinetbe kereskedelmi miniszternek. Fejérváry beadta nyomban a lemondását. A király Fejérváry lelkére beszélt és maradt.

Bánffy bukása után követte Apponyit a fúzióba, támogatta a békés szellemű Széli kormányt, amelynek utóbb (1902. márc.. 4.) tagja is lett elvállalván a kereskedelmi tárcát.

Mindössze egy hónapig volt Horánszky miniszter a hivatalában. Ez alatt az idő alatt Vázsonyi a képviselőházban meginterpellálta a vasutasok ügyében. Ugyanis a Máv-nál olyan szolgálati táblázatok voltak felfektetve, ahol ezt a rovatot „ki *ajánlotta?*“ ki kellett töltölteni. Vázsonyi megkérdezte a minisztert, hogy vájjon miért kell minden vasutasnak *„védszent*“-jének lenni? Álmos, néptelen volt az ülésterem, de Horánszky feszült figyelemmel hallgatta Vázsonyit és megígérte, ha ez tényleg így van, azonnal megszünteti a „ki ajánlotta?“ rovatot. Meg is szüntette.*) Azután a „fehérrabszolgák“ (a vasúti kezelőnők) érdekében interpellálták meg, mire Horánszky kijelentette, hogy egy sereg kérvény van nála melyekből kitűnik, hogy rimánkodnak a nők állásért, sőt a nyugdíjról is lemondanak, tehát önként akarnak rabszolgák lenni. Az illetményjavítás iránt benyújtott interpellációra pedig azt válaszolta: 6000 hivatalnok, 11.000 altiszt és 19.000 szolga fizetésének javításához csak 2 millió áll rendelkezésre. Ezen a téren nem tud semmit tenni, mert minden megmozdulás óriási következményekkel jár. Horánszky a vasutasok melegszívű barátja volt már Baross Gábor idején és azt a megalázó bánásmódot, — ahogy Baross az alárendeltekkel bánt, — parlamenti nyílt ülésen tette szóvá.

Leírhatatlan megdöbbenést keltett halál híre. Tüdő gyulladásban halt meg. Felesége Koczka Emilia volt. Gyermekei Emilia, Irma, Gyula a Máv. nyugalmazott, melegszívű igazgatója, Dezső és Lajos. A Kerepesi temetőben a 28. táblában, szemközt a Deák mauzóleummal pihennek hamvai.

Hálás kegyelettel őrizzük emlékét!

V. ö. „Pallos *Nagy Lexikon“* Pótkötet (17.) 744.
Pesti Napló 1902. április 20. és *az* egykori parlamenti jegyzőkönyvek.
*) A Máv. 1902. évi 17. sz. Hivatalos Lap 59957/1902. A. I. sz.





LÁNG LAJOS BÁRÓ

valóságos belső titkos tanácsos, 1902. május 5-től—1903. november 3-ig kereskedelemügyi m. kir. miniszter, előtte és utánna e. tanár.

A fehérszakállas, mindig derűs, mosolygóarcú, elegáns öregúr 1918. március 28-án este, 69 éves korában csendesen elszenderült. Nagypéntek reggelre kiterítve feküdt Mária Valéria-utcai lakásában levő halottas ágyán, a magyar politika egyik legérdekesebb, nagy karriert befutott közéleti nagysága.

Párisból, mint ifjú diák elhozta magával a Nyugat levegőjét szívében pedig megőrizte a magyar király iránti hűségét. A közszereplesekben mindig rokonszenves, megértő, békességre törekvő jóságos ember, az udvarnál tisztelt és szeretett egyéniség volt. A király bárói rangra emelte. Gyakran emlegették, mint miniszterelnök jelöltet.

Ki volt Láng Lajos?

Láng Lajos báró közgazda, egyetemi tanár, miniszter és politikus, szül. Budapesten 1849. október 13-án. Tanulmányait itthon, részben Berlinben és Párisban elvégezvén hazajött és itt szépirodalommal foglalkozott. „Női udvarlás“ című vígjátéka színre is került.

Később az „Ellenőr“ munkatársa lett. Egyben a budapesti egyetemen magántanári képesítést szerzett. Lefordította Leroy híres pénzügyi tanát és 1881-ben megírta *„A közgazdaság elmélete“* c. művét. 1878-ban a szakácsi kerület szabadelvűpárti programmal képviselőnek választotta. 1879. február 21-én tartotta nagysikerű szűzbeszédét a költségvetési vitában, 1886—96-ig pedig a pápai kerületet képviselte. Időközben 1880-ban az Ellenőr, majd 1882-ben a Honból és az Ellenőrből alakult *„Nemzet“* szerkesztője lett, de ettől az állástól megvált.
1883-ban a bpesti egyetemen a statisztika tanára lett. 1889-ben pénzügyminiszteri államtitkárrá nevezték ki. 1893-ban lemondott és egyetemi katedrájához visszatért. 1896-ban a nagybányai kerületben ismét megválasztották. 1897-ben Őfelsége belső titkos tanácsossá nevezte ki. A Ház pedig alelnökévé választotta, de erről az állásáról Szilágyi Dezsővel együtt 1898. decemberben lemondott. 1901-iki választáson Nagybányán kisebbségben maradt, de Csaczán 1902-ben megválasztották képviselőnek. 1902 máj. 5-én a hirtelen elhunyt Horánszky Nándor örökébe kereskedelmi miniszterré nevezték ki.
1903. jun. 16-án Széli kormány lemondásakor ő is lemondott. Majd június 27-én újból kinevezték, de november 3-án Khuen Héderváry kormány lemondásával végleg lemondott és elfoglalta az egyetemi katedráját. 1905—6 tanévben az egyetem rektora volt. 1905-ben Csaczán újból megválasztották. A szabadelvű párt feloszlása után nem vállalt mandátumot. A munkapárt megalakításában tevékeny részt vett. Az 1910-iki választáson két helyen is megválasztották és Ö a Debrecen III. kerületi mandátumát tartotta meg. Nevezetesebb irodalmi művei: *„Hazánk anyagi és értelmi fejlődése“* (1883), *„Minimum és Homestead“* (Bp. 1883), *„Minimum és Majorátus“* (U. o. 1883) *„Magyarország statisztikája“* (U. o. 1884. 2. köt.), *„A népoktatás hazánkban“* (1886), *„Emlékbeszéd Grünwald Béla akadémiai levelező tagról“* (1895), *„Javaslat a quota megállapítására“* (1897), *Nemzetiségek Magyarországon és Ausztriában*“ (1898), *„Vámpolitika“* (Bp.
1904.) németül is megjelent (Bécs 1905) végül a *„Statisztika, története“* (Bp. 1913).

Minisztersége idején a magyar vasutasság több küldöttsége jelent meg nála. Fogadott ő mindenkit, ha mindjárt néhány fiumei vasúti fékezőbői állott is a küldöttség, (vezető nélkül). Mosolygott, elbeszélgetett, ígért, azután elment ő is, mint a többi és az ígéretet utódja: Hieronymi élőről kezdte.

Minisztersége mindössze másfélévig tartott. Vasúti miniszterségi tevékenységben gyenge közepes eredményt ért el, amennyiben

alatta jelentősebb vasútépítés alig volt, viszont a 84 milliós tiszta Máv. üzleti fölöslegből, melyet az állampénztárba beszállítottak egyetlen fillért sem fordított a vasutasok keserves helyzetének megjavítására, — noha utódja Hieronymi az 1904. április 16-án a Képviselőház elé terjesztett illetményrendezés indokolásában kifejtette, hogy a vasutasok illetményei 30 év óta változatlanok, ezzel szemben a drágaság fokozódott, viszont a szolgálat követelményei pedig megsokszorozódtak.

1918. március 30-án d. u. 3 órakor temették a Deák-téri evangélikus templomból a kerepesi-úti temetőben lévő családi sírboltba. Az egyházi szertartást Raffay Sándor akkori lelkész — jelenlegi püspök — végezte a búcsúbeszédet Concha Győző tartotta. Hálával és szerelttel emlékezünk meg Láng Lajosról, mert a hazának derék fiákat nevelt. Amikor a vörös téboly szerencsétlen hazánkra szakadt fia, báró Láng Boldizsár vezérkari alezredes életének kockáztatásával nyíltan szembefordult a vörös áramlattal. Elfogták hadbíróság elé állították a magyar nemzeti gondolat hősét akkor, amikor minden becsületes magyar embernek Láng Boldizsár mellé kellett volna állnia.

A vasutasok választójoga.

(Egykorú közlemények.*)

Nevezetes határozatot hozott a vasutasok választójoga tekintetében a magyar kir. Curia. Kimondotta, hogy képviselő választási ügyben a magyar királyi államvasutak hivatalnokai és altisztjei állami tisztviselők gyanánt tekintendők s így már 500 forint évi fizetés után is választójoggal bírnak, amíg magánalkalmazottak választójoga csak 700 frt. fizetésnél kezdődik. Ezt a határozatot a Curia a miskolczi központi választmány határozata ellen beadott fellebbezések alkalmából hozta. Miskolc városának központi választmánya ugyanis az államvasút Miskolcon lakó azon altisztjeinek nevét, kik 500 forintnál ugyan nagyobb, de 700 írtnál kisebb javadalmazással vannak alkalmazva, minden reclamáció dacára, a választói lajstromból folyton kihagyni rendelte. Jelenleg is 81 ilyen vasúti alkalmazott lett elutasítva és ennek a 81 vasúti alkalmazottnak adta meg az ál-

V. ö. Pesti *Napló* 1918 márc. 30. Sturm Albert: *„Országgyűlési Almanach“* 1897—1901. *Révai Nagy Lexikon* 12. köt. 480—81. 1. és *„Vasárnapi Újság“* október 17. 693. 1.

ocskói Ocskay Gusztáv: „Vasúti szaknaptár“ 1901. 123. oldal

taluk beterjesztett fellebbezés folytán a magyar királyi Curia a szavazati jogot. A m. kir. Curia szerint tehát a vasutasok állami tisztviselők, a m. kir. közigazgatási bíróság pedig nemrég kimondta, hogy nem állami tisztviselők, tehát községi adó fizetésere kötelesek. Az országnak két legfőbb bírói hatósága ellentétesen dönt. A kérdés a törvényhozás által való eldöntésre valóban megérett. —

A hamis fegyelmi feljelentés.

A m. kir. Curia kimondotta, hogy a magyar államvasutak igazgatósága nem képez hatóságot, s egy, a vasúti tisztviselők ellen, ott tett alaptalan panasz nem képez hamis vádat, hanem csak rágalmazást. A m. kir. Curia egy előfordult esetben a következőket mondotta ki: *A magyar államvasutasok igazgatósága, illetve üzletvezetősége nem hatóság, hanem az állam egyik iparvállalatának kezelő intézete,* az ott emelt panasz tehát nem hatóság előtt van téve. Az a körülmény, hogy a nevezett intézet a maga céljai szempontjából fegyelmet is gyakorol alkalmazottai felett, *azzal hatósági jellegét annál kevésbbé állapítja meg,* mert ez a fölperesi eljárás nem közjogi természetű és nem vonja maga után a köztisztviselők elleni fegyelemi eljárás következményeit.

Vasúti hivatalnok jogai.

A vasúti hivatalnokokat (tisztviselőket) érdekelni fogja a m. kir. Curia következő elvi kijelentése. A vasút és annak hivatalnokai közti magánjogi igények érvényesítésére az ipartörvény 176. §-ában szabályozott pörút nem terjed ki és az ipartörvény egyéb intézkedései sem alkalmazhatók a vasúti vállalatokra. Valamely szolgálat teljesítésének betegség miatt való megtagadása a szolgálat elvállalásától való vonakodásnak nem számít.

Vége a második résznek.

A MáT. üzleti eredményei

Üzleti év végén	Üzleti hossz saját vonalak km*)	Befektetett tőke forintokban	Állomások és megálló helyek száma	Járművek állománya mozdony	szerkocsi	posta kalauz és málhakocsi	személykocsi	segélykocsi, hóeke	teherkocsi
1890	5,713.450 ebben nincs benne 57.154 km arad—temesvári	534,650.197	1188	1012	859	131 726	1966	16 88	23821
1891	„	544,577.508 OMÁV 167,533.440	1219	1418	1096	189 960	2692	30 118	32468
1892	7,391.258 nincs benne stb.	719,026.612	1279	1475	1130	182 964	2813	31 119	35430
1893	7,457.597	719,026.612	1321	1582	1198	204 1076	3108	31 124	38512
1894	7,538.962	731,660.511	1400	1712	1310	204 1284	3533	31 127	39414
1895	7,553.330	744,861.399	1800	1865	1399	207 1282	4044	31 127	39851
1896	7,563.728	744,861.399	1821	2027	1483	209 1282	4285	36 127	40858
1897	7,679.163	788,866.565	1939	2163	1568	255 1308	4285	36 131	42907
1898	7,979.847	843,429.087	2035	2275	1635	255 1388	4304	36 131	44554
1899	7,679.862	891,391.062	2172	2364	1701	259 1388	4393	36 131	48608
1900	7,693.315	906,170.262	2172	2421	1731	275 1388	4627	38 132	51206

A vasutasság szorgalma még tovább fokozódott.

) és még ehhez hozzá kell Venni a kezelésbevett vonalak hosszát, ami átlagban a 90-es évek elején 1/3 része, a 900-as évek elején már 3/4 része volt kilométer hossz ban a saját vonalaknak.

az 1890—1904 években.

Az alkalmazottak létszáma			Bevétel forintokb n	Kiadás forintokban	Tiszta üzleteredmény forintokban mely az állam pénztárába beszállítatott*)
hivatalnok	altiszt — szolga	összesen			
3268	10695	13963	47,107.211	25,285.340	21,821.871·—
4049	5000+ 7490	16539	52,519.002·36 18,090.111·42	30,793.608·64 8,096.720·39	31,718.784·75
5203	18813	pécs—barcsi vasut nélkül 24016	73,721.699·60	41,353.081·21	32,368.618·39
4283	18949	23232	81,225.656·42	46,308.183·86	34,917.472·56
4623	19207	23830	85,323.563·67	48,628.794·43	36,694.769·24
4745	20950	25695	89,534.726	56,525.654	33,009.072·—
6249	28018	34267	98,234.191	60,226.382	38,007.809·—
6504	28649	35153	97,748.061	60,691.185	37,056.876·—
6622	29812	36434	99,614.241	62,413.318	37,200.923·—
5446	29812	35258	100,764.771·91	63,286.855·51	37,477.916·40
5575	27738	33313	107,500.228·89	65,792.291·06	41,707.737·83

Nézzük a vasuti sztrájk előtti három esztendő tiszta üzleti eredményeit:

1902-ben . . . . 81,198.068·33
1903-ban . . . . 84,508.000·—
1904-ben . . . . 88,128.079·—

aranykorona volt az állampénztárba beszállított MÁV. tiszta fölöslege.

*) Lásd az állampénztárba beszállított MÁV. üzleti fölöslegek beszállítási adatait.

III. RÉSZ.

AVASUTASOK ÖNVÉDELMI HARCÁTÓL — NAPJAINKIG.





Egykorú fényképfelvétel.

A lova: rendőrök megszállták a keleti pályaudvar kijáratát.

1. FEJEZET.

A vasutasok 1904. évi önvédelmi harca. — Elpattant a húr. — Ott kezdődött ... — Fiúmé és Zágráb mozogni kezd. — Hieronymi miniszter megtiltja a mozgalom céljaira a gyűjtést. — A Máv. vezetősége számolt a sztrájk lehetőségével. — Mi történt egy hónappal a sztrájk előtt. — Törvényjavaslat a Máv. alkalmazottak fizetésrendezéséről. — Az egykorú lapok éles bírálata. — Margulit Kálmán kiáltványa a vasutasokhoz.— Betiltották az 1904. évi április 20-ra tervezeti országos vasutasgyűlést. — Sarlay János és Turtsányi Pál felfüggesztése. — Megálltak a vonatok az ország minden részében. — Bevonultatják a vasutasokat. — Bírósági tárgyalások. — Büntetőtörvényszék, kir. ítélőtábla és kir. Kúria szószerinti ítéletei. — A Máv. üzleti eredményei 1890—1904-ig.

A VASUTASOK 1904. ÉVI ÖNVÉDELMI HARCA.

Júliuskor a vasutasok *13-as bizottsága* fölött 1904. évi június 8-án a budapesti kir. büntetőtörvényszéken elhangzott a vádbeszéd, Geszti Andor kir. ügyész a következő nagy figyelmet érdemlő kijelentést tette:

„Milliókra megy a kár, melyet ez a sztrájk okozott és milliókra az, ami többé nem is pótolható.“

Álljunk meg ennél a mondatnál és gondolkozzunk el fölötte. Milliós, és soha nem is pótolható kár származott abból, hogy a vasutasok az anyagi gondoktól kimerülve, négy napon át egyszerűen pi-

hentek. Akkor önkéntelenül kérdezzük, vájjon hol vannak — az ezt megelőző negyven esztendőn át —- éjjel-nappal szakadatlan munkával megszerzett száz milliók, melyek szükségképen a munka eredményei voltak, de amelyből egyetlen fillért, a fokozódó drágaság és a megsokszorozódott forgalom és tiszta haszon ellenére — a vasutasok helyzetjavítására nem fordítottak?*)

Mert egyoldalú beállításokkal hangulatot kelteni lehet, sőt az erősebb jogán lehetetlent is kívánni, de az Űristen nem azért adott szívet és lelket az embernek, hogy csak az anyag rabszolgája legyen és a mindenkori hatalom lélektelen, vak eszközévé süllyedjen le.

Sem a sztrájkok, sem forradalmak nem csöppennek az Égből. Ezek az Idők méhében érnek és kerülnek nyilvánosságra. Ezeknek törvénytelen apjuk a Nemtörődömség, mely felelős állásában felelőtlenül él és amikor a Kellemetlenség megszületik: riadtan néz torzszülött édes gyermekére.

Ezt a magyar vasutasság önvédelmi harcát, elnevezték sztrájknak, de nem volt az. A történeti igazságnak tartozunk, amikor tényként állapítjuk meg, hogy nem *volt sztrájk!* mert a sztrájk főismérve: *az összebeszélés és felbújtás* hiányzott. Ezt állapította meg valamenyi bírói fórum is. Nem volt bérharc, nem volt politikum.

Nem volt külső izgatásnak sem a következménye, mert a szociáldemokraták *nem azonosították* magukat a kinevezett vasutassággal, így történt, hogy a vasúti munkaszünet idején, a Máv. alkalmazásában volt, — *akkor még szociáldemokrata műhelyi munkásság* — nem hagyta abba a munkát, hanem *tovább* dolgozott.

Az 1904. évi április 19-iki sajnálatos eseményt talán el lehetett volna hárítani, ha Lukács László, akkori pénzügyminiszter nem dezavuálta volna Hieronymi kereskedelmi minisztert. Sőt elkeseredést le is lehetett volna vezetni, ha megengedik a vasutasságnak, hogy az 1904. április 20-ra beharangozott országos gyűlésen jól kisírhassa magát és ott egy *„isten tudja hányadik“* memorandumot szerkeszthetettek volna és megvárták volna, míg elintézik.

De ehelyett *villámáthelyezéseket és felfüggesztéseket* adtak ki a feszült légkör megszüntetése reményében és bekövetkezett a kudarc.

Nem voltak hadvezérek, akik a vasutasok sorsát intézték, mert hiszen úgy tudniok kellett volna azt, hogy néha egy kellemetlen helyzetből való megszábadulásra biztosabb út a sima visszavonulás, mint a kirohanás, mely ha nem sikerül: elveszett minden.

*) Lásd a 388. oldalon Hieronymi törvényjavaslat indokolását.
Magyar Hírlap 1891. okt. 22.

Elpattant a húr.

Álomnak is merész, szomorú valóság: megállott Magyarország szívverése. A vonat elé fogott acélparipa megtorpant. Kihányta gyomrából a tüzet. Kilométerekre előrevillogó szeme lecsukódott és ott maradt a hideg sínágyon elnyúlva, holtan feketén.

Amikor az első vonat, 1904. április 19-én este 8 órakor Rákosrendező pályaudvaron kimúlt, a magyar királyi államvasutak jelzőharangjai végigzokogták a vonalakon a Kárpátoktól az Adriáig a 7. sz. jelzést, mely azt jelentette, hogy

„Minden vonatot meg kell állítani/"

És sorra torpantak meg a büszke acélparipák. Okádták a tüzet. Elszállt a párájuk. Fekete, kihűlt testükön csak a halálos verejték gyöngyözött. Amitől féltünk, bekövetkezett: elszakadt a kifeszített húr.

Másnap, szerdán, 1904. április 20-án délelőtt a Képviselőházban óriási viharok voltak. A kormány a vasutasokat, az ellenzék pedig a kormányt hibáztatta az országos szerencsétlenség bekövetkezéséért. Talán mindkét részről volt némi igazság, mert kölcsönös megértés helyett a rendelkezésükre álló erőt juttatták érvényre. Erőpróba volt. De csodálatos, hogy a szemben álló felek nem egymást, hanem az ártatlan, fizető néző-közönséget: az országot fektették kétvállra, — de úgy, hogy négy napon át mozdulni sem tudott.

A huszadik század egyik legnagyobb magyar társadalmi drámája volt az 1904. évi vasúti sztrájk, illő, hogy ezt végre a hiteles adatok alapján ismerjük meg.

Melyik félnek volt igaza: döntse el végén a figyelmes olvasó. Mert az a tény, hogy a büntető bíróságok valamennyi fóruma fölmentette a vasutasokat a vád és következményei alól, ez még nem jelenti azt, hogy kizárólag a kormány lenne a sztrájk kitörésében a bűnös. Azt pedig semmi esetre sem jelenti, hogy rajta vasutasok! csak szrájkoljatok ,mert a szolgálatból rövidebb, vagy hosszabb ideig tartó távoliét — jogerős bírói megállapítás szerint — nem azonos a szolgálat szándékos megtagadásával. Sőt ha az összebeszélés, vagy felbújtatás ki nem mutatható: akkor sikerei eljárni ellenetek úgy sem lehet:

Nem ezt jelenti, hanem azt, hogy van egy magasabb erkölcsi parancs a földi törvényeknél: ez a szeretet parancsa, mely miniszterelnökre, miniszterre és vasúti pályaőrre egyformán kötelező.

Az erő hatalmával csak élni lehet, de visszaélni sem fönt, sem lent soha nem szabad.

Ez a sztrájk keserű tanulság mindazok részére, kik e múlandó életben fenékig kihasználják az adott kényszerhelyzetet, bízva a földi Ítélkezés alóli mentességben, vagy annak fogyatékosságában. Ha érdekeik úgy kívánják: vesszen a király, az ország, a haza, a nemzet, álljanak meg véges-végig a vonatok: a fontos az, hogy nekik legyen igazuk és megmutassák erejükkel másiknak, mennyit tud ártani a rosszakaratuk, szívtelen közönyük és önzésük és mennyi gondot tud reárakni arra, kinek hirtelen nincs ereje ezt elhárítani.

Egy emberöltő távlatába került már ez a szomorú eset.

Akik hatalmon voltak, már valamennyien porrá lettek. Lelkűk az Örökbíró előtt nyert igazolást, vagy büntetést. Mi csak a tényeket állítjuk ide okulásul mindkét félnek hivatali utódai számára, őszintén, részehajlás nélkül. Szálljunk most magunkba és gondolkozzunk!

*

Erős kézben volt a közhatalom. Magyarország felelős miniszterelnöke: *Tisza István gróf* volt. Kinél az erély, néha az erőszak felé is hajlott. Ezt bizonyítja a honatyák fegyveres kidobatása a Házból. Ezt bizonyítja a már menesztett és a nyílt vonalra kifutott személyvonat visszaparancsolása.*) Tisza szobrot kapott. Egy nemzet hódol a vértanú emlékének. Ki tudja, ha 1918-ban hallgat jóakaróira és a csőcselék martaléka nem lesz, kapott volna-e valaha szobrot? A vasutasokat nem szerette. A vasutasok sem őt: meg is volt az okuk rá. De azt nem szabad elfelejteni senkinek, hogy alkotmányos államban élünk és ott a kormány kormányoz és nem a vasutasok. Az ország rendjéért és békességéért a kormány felelős. Épen ezért az ország rendjét és békéjét nemcsak fegyverrel, hanem meleg megértő emberi szívvel kell elsősorban biztosítani. Ez ami az erős Tiszának a gyengéje volt. A vasutasokhoz Tiszának — sajnos — csak fegyvere volt. Ezért tört ki talán pontosan az ő kormányelnöksége alatt az 1904. évi vasúti sztrájk. De a sztrájk indító oka nem Tisza István rideg modorában, hanem egyéb körülményekben keresendő, mely úgyszólván csak végzetszerűen találkozott Tisza István uralmával 1904. év tavaszán.

*) 1911. június 20-án este 9 órakor történt Nagyszalontán, hogy Tisza István gróf megparancsolta a forgalmi szolgálattevőnek, hogy állíttassa meg és tolattassa vissza a vonalról a menesztett és már 2 km. távolságra haladt személyvonatot. „*Ha ezért őt megbüntetik a pénzbírságot megfizeti helyette*.“ (Képviselőházi napló 1911. június 24. Mádi Kovács képviselő interpellációjára adott válasza gróf Tisza Istvánnak.)

Ott kezdődött...

amikor 1891. év nyarán Prahács Gyula, Jármay Béla, Ofner József, Csatáry Frigyes vezetésével egy tiszti küldöttség jelent meg Baross Gábor kereskedelmi miniszter előtt. Egy memorandumot nyújtottak átl) melyben kérték a minisztert, hogy az *osztrák-magyar államvasút* megváltásával átvett, — nagyobbára német és csehajkú vasutasokkal tekintse a Máv. tisztikart egyrangúnak. (Ugyanis az átvételkor két rangfokkal megelőzték a velük egyrangú Máv. tisztviselőket.) Ezt, a jog és méltányosság nevében kérték. A fogatatás rendkívül barátságtalan volt.

Baross átvette a memorandumot és azt egy oldalasztalra hajította e szavakkal: *„Elég! Messze téved szónokuk, mikor előttem vasutas jogokról beszél, a vasutasnak csak kötelessége van.“[2])*

Prahács Gyula idegesen azt felelte: *„Kegyelmes Uram! a vasutasnak a kötelességei: a jogokból erednek s szerzett jogaink vannak* Baross rákiáltott: *„Fogja be a száját! [3])*

Nem kisebb ember, mint *Horánszky Nándor* orsz. képviselő — a későbbi kereskedelmi miniszter — tette szóvá az ügyet a képviselőházban, mire Baross azt felelte: *„Nem kereshetem azt, hogy az alkalmazottak meg legyenek velem elégedve*. Majd Horváth Gyula orsz. képviselő *„Magyar Hírlap“* című lapjában élesen írt Baross mindenhatósága ellen, erre a „Magyar Hírlapot“ kizárták a vasúti szállításból. Sőt a vasutasoknak nemcsak az előfizetést, hanem a „Magyar Hírlap“ olvasását is hivatalból megtiltották.!

A Magyar Hírlap 1891. október 22-iki számában ezt írja:

„Baross Gábor szólott a fegyelemről is, tett világraszóló kijelentést: ő nem *keresheti azt, hogy a hivatalnokok meg legyenek vele elégedve. S miért nem teheti? Miniszteri állása parancsolja neki, hivatalnokaival szemben a* brutualitást? Az *őszinte szó elnyomását, a jöltétien meghunyászkodás követelését? A kémrendszer meghonosítását? A jogos igények kijátszását?“*

Horánszky: „Megjegyzem, hogy a miniszter úr által vezetett igazgatási ágazatban oly nagy titokzatosság uralkodik, aminőt az alkotmányos államformával nem lehet összeegyeztetni. A miniszter

[1]) Orsz. Levéltár m. kir. keresk. min. 49712 és 48348—1891 sz. ü. i.

[2]) Ofner József és borosjenői Kádár Gusztáv szem- és fültanuk nyilatkozatai. (Kádár ma is élő ember.)

[4]) „Magyar Közérdek“ 1904. évi április 3.

hermetice elzárkózik a nyilvánosság elől addig a határig is, ameddig azt egyenesen elő kellene segíteni.

S nem egyszer oly módon járt el saját közegeivel szemben, amelyet indokolni egyáltalán nem lehet. Példaként erre nézve felhozom az osztrák vasút államosítása alkalmával benyújtott petíció következményeit.*) Tudom, hogy ha valahol, úgy ennél az üzletágnál kell szigor és fegyelem, de ez semmiként sem indokolja az ily elbánást, mely csak elkedvetlenedést von maga után,

Amint már az előző fejezetben láttuk: Baross Gábor nevéhez fűződik a *vasutasok automatikus előléptetési jogának eltörlése*)* az elkeseredés kiinduló pontját megismertük.

Barosst, Lukács Béla követte a miniszteri székben, (aki javaslatba hozta a vasutasok automatikus előlépési jogának eltörlését). Ö hozzá a vasutasok e miatt nem is mentek el. De amint később a Hieronymi-féle illetményrendező, sztrájk előtti törvényjavaslat indokolásából olvashatjuk: *„a m. kir. államvasutak alkalmazottainak illetményei 30 év óta változatlanok, noha ezen hosszú időszak alatt a megélhetési viszonyok, nem csak a székesfővárosban, hanem mindenütt az országban tudvalevőleg tetemesen drágultak, másfelől a személyzettel szem,ben a szolgálati igények is fokozódtak*— mondotta Hieronymi miniszter.

Ezzel ellentétben érdekes megfigyelni a 370. oldalon látható táblázatot, ahol a Máv tiszta üzleti eredményeit mutatjuk be éveken keresztül.

A vasutasok óriási mozgalmának első szele 1899. év elején indult útnak, hogy később viharrá, forgataggá nője ki magát.

A debreceniek kezdték a mozgalmat. Így jöttek össze a mozdonyvezetők az ország minden részéből és egészen önállóan kérték *fizetésük rendezését* az *új illetmény-szabályzatot* és a *jutalék arányosabb alapon való elosztását.* Kéréseiket „EMLÉKIRATBA“ foglalták.

Ezt az „Emlékirat“-ot, mely a m. kir. államvasutak összes mozdonyvezető személyzete anyagi helyzetének javítása érdekében készült: *báró Dániel Ernő akkori kereskedelemügyi m. kir. miniszternek* egy 47 tagból álló küldöttség vitte föl és nyújtotta át. Hogy milyen megtisztelő előzékenységgel fogadtatott a küldöttség, kitűnik, a vezető *Mike István* szavaira adott, szívélyes miniszteri válaszból, amelynek eredeti szövege így szól:

„Az önök kérelme előttem nem ismeretlen és tudván azt, hogy

*) Lásd a 377. oldalon az!) jegyzetet.

önök nemcsak a személy-, hanem a vagyonbiztonság érdekében igen fontos szolgálatot teljesítenek, és hogy az önök ébersége és fáradságos szolgálat tétele által mennyi szerencsétlenség elhárult és hárittatik el, — ennélfogva iparkodni fogok, hogy a gondteljes megélhetéstől szabadulván, egyszersmind vagyonilag is gyarapodhassanak, s ez által a primitív anyagi gondoktól mentve legyenek. Kérelmüket tehát behatóan tanulmányozni fogom s az összes alkalmazottak közül kiemelően segíteni fogok amennyire a m. kir. államvasutak pénzügyi viszonyai csak engedni fogják.“

A minisztertől elmentek a mozdonyvezetők a vasutak elnök-igazgatójához, ahol méltányos kérésük támogatását kérték. Majd felkeresték a gépészeti főosztály igazgatóját is.

Banovits Kajetán miniszteri tanácsos a következőket mondotta:

„Tisztelt uraim! A helyzetük javítására irányuló kérelmüket futólagosán már olvastam, s ügyüket tőlem telhetőleg pártolni fogom. Azt úgyis tudják uraim, s észre is vehették, hogy eddig némileg már javítottunk. Tudom a mozdonyvezetői szolgálat súlyos voltát, s ennélfogva úgy mint eddig is azon leszek, hogy ügyeiket előmozdítsam. Legyenek nyugodtak, hogy kérésüket jóakaratülag fogom támogatni.“

Ludvigh Gyula miniszteri tanácsos elnökigazgató ezt válaszolta:

Kedves uraim! Szivemen hordom helyzetüket; hiszen büszkén vetélkedem a mozdonyvezetőimre nézve, mert nekem igen jó és figyelmes mozdonyvezetőim vannak. Önök segélyével el van érve azon czél, hogy országunk érdekei igen sok bajtól megvédetnek. Én eddig is azon voltam, hogy mozdonyvezetőim lehetőleg kímélve legyenek a súlyosabb szolgálattételtől, de amint értesülve vagyok üzletvezetőségeimtől, önök kérik a több szolgálatot, hogy többet keressenek, Utóbbiakra nézve különös figyelemmel leszek, hogy azt megkönnyebbítsem. Ami pedig a kereseti különbséget illeti, magam is azon a nézeten vagyok, hogy az eltérés nagyon nagy. Az önök kidolgozása szerint mi is már dolgozunk azon, hogy lehetőleg arányosabb legyen keresetük.“

Sokat nélkülöztek a vasutasok. A remények szerte-foszlottak és a jövő sivár képe bontakozott ki a lelkükben. A magyar vasutasság a mostoha helyzetét ott érezte legjobban, ahol még idegen volt a légkör is: Horvátországban. Nemcsoda tehát, hogy a mozgalom Fiúméban és Zágrábban kezdte szárnyait bontogatni.

1901-ben itt mozdultak meg a hivatalnokok helyzetük megjavítása érdekében, melyhez csatlakoztak már az altisztek és a szolgák is.

Ennek a memorandumnak elkészítésével a zágrábi kartársak Margulit Kálmán ellenőrt bízták meg, ki el is készítette. E miatt az ártatlan emlékirat szerkesztés miatt Leitner Uzor zágrábi üzletvezető elé *idézték,* aki azzal fogadta, hogy „mit *tolakszik*“ hozzá? Az izgalmas párbeszéd után *„lóduljon“* kifejezéssel elbocsátotta a kihallgatásról Margulitot, ki ellen *„tiszteletlenség“* címén még fegyelmit is indított. Pontosan 1901. karácsony napján, amikor még a fegyelmi tárgyalás jegyzőkönyvéből a határozat írásba sem volt foglalva, büntetésből *Caprag* nevű kis horvát állomásra helyezték. Itt Margulitnak beosztást sem tudtak adni, étkezni sem volt alkalma. Megbetegedett. Felülről történt sugalmazásra rábeszélték, hogy kérje nyugdíjazását 39 éves életkorban. Eleinte vonakodott. Végül az orvosi vélemények alapján kérte is. Ekkor meg mindent elkövettek, hogy meghiúsítsák kérelmét. Végül is nyugdíjazták és bátyjával Margulit Gyulával *„Magyar Közérdek“* címen 1903. szeptember 6-án hetilapot alapított.[4])

Fiume és Zágráb a vasutasmozgalmak élén.

Újból küldöttségek vitték fel a memorandumokat. Végig járták ismét a felsőbb fórumokat kérésük meghallgatásáért esedezve. Nincsen a minisztériumnak, az igazgatóságnak olyan előszobája, rnelynék ajtaján a legmélyebb tisztelettel bebocsátást ne kértek volna. Kopogtattak és megnyittatott. ígértek is mindenütt. Majdnem ugyanazokkal a szavakkal, a milyenekkel három év előtt.

Ennek a mozgalomnak a hullámai szinte megtörtek a biztató ígéretek halmazán, de azért a mozgalmat teljesen elnémítani nem voltak képesek. A szenvedélyek ébredeztek, folyton szakadatlanul figyelemmel kísérték a minisztert, Hogy szóban tett ígéreteknek: vájjon mikor tesz már eleget? Hogy a felsőbb fórum bokros teendői közepette róluk se feledkezhessen meg, ügyük iránt szakadatlanul ébrentartották az érdeklődést, egyes üzletvezetőségek területéről felzarándokló küldöttségekkel, avagy egyes szolgálati ágak folytonos kérvényezéseivel. Pl. a kocsirendezők és a vonatkísérő la-

[4]) *„Magyar Közérdek“* Margulit: Fegyelmi ügyem és nyugdíjazásom története“ 1903 szeptember 13-tól—1904. január 17-ig 15 fejezetben írta meg: „Sötét *fejezetek a Máv. titkaiból“* címen.

katosok szolgálati ruhát kértek, a váltóőrök a szolgálati időnek országszerte való redukálását.

Mind hiábavaló volt. Ezek a szomorú csalódások mindig jobban és jobban elkeserítették a vasutasokat. A bizalom, melyet a felsőbb fórum embereibe helyeztek, igen meglazult. Látták, hogy a vármegyei tisztviselők fizetés rendezése már teljesedésbe megy, hogy az állami tisztviselők fizetését is rendezi a kormány, mindenki kap, csak ők nem, akik olyan nagy szolgálatokat tesznek a hazának és otyan sok hasznot hajtanak az állampénztárba. Őket a kormány mostoháknak tekinti. Az elkeseredésnek ez a kicsiny patakja még nem tört ki nyíltan, hanem lappangva ott hullámzott a magyar államvasutak most már összes alkalmazottainak szívében.

A nyugodtabbak csittították a türelmetlenkedőket. Várni kell! A kormány elismerte kérelmük méltányosságát és jogosultságát. Befogja látni válságos helyzetünket és segíteni fog rajtunk atyai jóindulattal, mint segített a vármegyei és állami tisztviselőkön, így ment el ismét a vasutasok fölött keserves várakozással teli két esztendő.

Szombathely is mozogni kezd.

Az 1903-ik év december havában Szombathelyen egy kisebb értekezleten, melyen *Födessy Ödön* elnökölt, elhatározták a mozgalom együttessé és általánossá tételét az egész országban.

Ilyen értelemben felhívást bocsátottak ki az összes vasutasokhoz, melyben felszólították kartársaikat értekezletek tartására, hogy az 1901. óta elcsendesedett mozgalmat új életre keltsék és a követeléseket szoros összetartásban egyesült erővel kiküzdjék. Az üzletvezetőségek területein és a nagyobb állomásokon szakadatlanul gyűlésztek. Többek között Budapesten is. Ezeken a gyűléseken megalakultak az úgynevezett helyi bizottságok.

A vidéki városokban simáin folytak le a gyűlések. Megválasztották a delegátusokat, általánosságban körvonalazták a óhajtásokat, s kimondották, hogy Budapesten, egy meghatározott napon egyetemes kongresszusra jönnek majd össze, s akkor közös akarattal végleg megszövegezik kívánságaikat és feliratukat küldöttség fogja átadni a kormánynak és országgyűlésnek.

A budapesti gyűlés február 21-ére volt összehíva. De ez a gyűlés azonban, mint valamennyi gyűlés tengelye, nem úgy sikerült ahogyan a vasutasok remélték.

A M Á. V. alkalmazottak nagy tömege nem mondhatta ki mind azt, mi szándékában volt, mert a gyűlést a jelenlevők akarata ellenére berekesztették és feloszlatták. Az eljárás nagy felháborodást okozott s a szangvinikusabbak árulást emlegettek.

Mintegy három ezer államvasúti alkalmazott (tisztviselő, altiszt és szolga) gyülekezett össze a Szentkirályi-utczai Nemzeti Tornacsarnokban. A gyűlés termébe csak egy része fért a hallgatóságnak, a nagyobbik része kívülrekedt az udvaron és az utcán. Az elnöki széket Uray Zoltán jobbparti üzletvezetőségi ellenőr foglalta el s ő is elnökölt mindvégig. Megnyitó beszédében röviden vázolta a gyűlés célját és javasolta, hogy nyomban válasszanak egy ötven tagú bizottságot. Föl is olvasott mindjárt ötven nevet, s *delegátusoknak mondotta ki őket,* kivéve egyet, *Kelety ö. Lajost*, a *„Vasút“* szerkesztőiét, a kinek neve hallatára, az eddig némán választó gyűlés hangos tiltakozásban fakadt ki, úgyhogy mást kellett helyébe bizottsági tagnak választani.[5]) A mikor az ötven tagú bizottság ezen gyűlés kimondandó határozatainak a végrehajtására megalakult, sorra kellett volna kerülni természetesen, e határozatok kimondásának is. Elsősorban pedig az országos kongresszus napja meghatározásának. Ehelyett azonban *váratlan fordulat történt.*

Az elnöklő Uray Zoltán felállott s a legrövidebben kijelentette, hogy a bizottság megválasztásával a gyűlés kimerítette tárgyát, ő tehát a gyűlést berekeszti. Ezzel gyorsan kisietett a helységből, úgyhogy a gyűlés közönsége csak akkor ocsúdott fel a helyzet érthetetlenségéből, a mikor már elnök nélkül maradt. Leírhatatlan zaj keletkezett. A tömeg vagy öt percig szakadatlanul tombolt, s *árulással vádolta* az önként a mozgalom élére állott vezetőséget. Többben fel akartak szólalni, köztük *Margulit Kálmán,* a zágrábi üzletvezetőség nyugalmazott ellenőre is, de a rendőrfogalmazó nem engedett senkit szóhoz jutni, hanem a törvényre való hivatkozással feloszlatta a berekesztett gyűlést. A rendőri közbelépés még nagyobb izgalmat keltett haragosan hullámzó tömegben, ilyen kiáltásokat is lehetett hallanunk: *Ne higyjünk a kormánynak! Elég volt már az ígéretből!*

Az utczára tolulva egy hivatalnok a szomszédos ház első emeleti erkélyéről beszédet akart intézni a tömeghez, de alig szólt egy pár szót, midőn kartársai figyelmeztették, hogy rendőrök mentek

[5]) Ez az ember 2000 koronát ajánlott fel, hogy a mozgalmat ő dirigálhassa. („Magyar Közérdek“ 1904. február 28. 8. old.)

utána, mire a szónok az erkélyről lebocsátkozott kollegáinak vállaira és a tömegbe elvegyülve kikerülte a rendőri letartóztatást.

Nagysokára ült el a lárma, s akkor a tömegből kivált vagy ötszáz vasúti alkalmazott és a Nagymező-utczai *Demokrata-körbe* vonult. Megkérték Vázsonyi Vilmos országgyűlési képviselőt, hogy vállalja el jogaik védelmét s juttassa a kormány elé a rajtuk esett sérelmet. Vázsonyi megígérte a kívánság teljesítését.

Ugyanitt egy nyilatkozatot szerkesztettek és írtak alá, melyben kijelentik, hogy a megválasztott bizottságot ügyük vezetésére jogosnak el nem ismerik.

Ebből az ülésből kifolyólag kezdődik *Vázsonyi Vilmos* dr. orsz. gyűl. képviselő szereplése.

A gyűlést követő napon, egy újságíró megkérdezte *Ludvigh Gyula elnökigazgatót,* hogy miként gondolkozik a vasutasok mozgalmáról és ő a következőképp nyilatkozott:

„A fizetés rendezés már készen van és hogy ez az ügy oly laslan halad, előre, annak okát nem az igazgatóság, kevésbé a kormány működésében, hanem a parlamenti viszonyokban kell keresni. Más vasúti vállalatok rövidesen megtehetik, hogy alkalmazottainak fizetéseit rendezik, mert az nem függ mástól mint az igazgatóságtól, avagy az igazgatósági tanácstól. Nálunk azonban maga a törvényhozás határozza ezt el. Hogy illetékes helyen történt gondoskodás a fizetés rendezésről, ezt mutatja az is, hogy az 1903. évi költségvetésbe egymilliónyolcszázezer koronát, az 1904. évi költségvetésben pedig négy millió koronát irányoztak elő erre a czélra. Helytelen az az állítás, mintha a személydíjszabás emeléséből eredő hat millió koronát is ide lehetne pótolni, először azért, mert ez az összeg nem annyi, hanem alig haladja meg a hárommillió koronát, másodszor pedig ezért, mert figyelmen kívül hagyják a teherárú forgalmat, már pedig egy üzemnél a két ágazat kiegyenlítésére is kell gondolni. A kormány legfeljebb azt tehetné meg, hogy a tavalyi költségvetésben előirányzat t összeget, mint az állami tisztviselőknél, pótlék gyanánt kiutalná, de ehhez a törvényhozás hozzá járulása volna szükséges, és ki tudja, mikor kerülhetne a parlamentben előterjesztés alá. Ami az előléptetéseket illeti, egyenesen képtelenség, hogy a mostani szerint már az idén történjék meg, mert hiszen alig van néhány nagyobb tangú üresedés. Meg lehetnek győződve róla az államvasutak összes hivatalnokai és alkalmazottai, hogy sorsukat úgy az igazgatóság, mint különösen maga a miniszter szívén viseli és sokkal többet használnak ügyüknek, ha méltóságteljes nyugodtsággal és komolysággal

bevárják, míg a tervezetből valóság lesz, mintha nagyhangú gyűléseket tartanak és közvetítőkhöz futkároznak. Ami a vasúti alkalmazottaknak a fővárosban tartott gyűlését illeti, hogy az tüntetéses mozgalommá nőtte ki magát, annak oka talán egyrészt az, hogy a gyűlés vezetői talán nem jártak el elég körültekintéssel és tapintattal, de viszont menti őket az a körülmény, hogy az indulatos hangulat folytán méltán tarthattak attól, hogy az értekezlet résztvevői túllépnek azon a kereten, emelyet az ügy komolysága megkíván".

Hieronymi miniszter megtiltja a mozgalom céljaira való gyűjtést.

23361/1904. ker. min. rendelet az alkalmazottakhoz.

„Arról értesültem, hogy az államvasúti alkalmazottak legutóbb f. év március 27-én Budapesten ülést tartottak, amelyen egy országos alap gyűjtése kerülvén szóba, a gyűlés elnöke, utálva arra, hogy engedély nélkül nem gyűjthetnek az *alkalmazottak engedélyt pedig oly célzattál, ahogy az tervezve volt, hogy tudniillik a mozgalom esetleges áldozatait abból ellássák nem adnák, mert a célját félremagyaráznák, határozatailag kimondotta, hogy a gyűjtés az országos szövetség előkészületeinek költségére folyjék úgy, hogy hivatalnok 10, altiszt 5, szolga 2 koronával járuljon hozzá. Minthogy egyrészt az, aki oly célból, hogy a büntető, vagy fegyelmi eljárás folytán pénzbüntetésre ítéltnek büntetése fedeztessék, vagy kárpótoltassék, valamely gyülekezésen nyilvánosan szóval gyűjtésére hív fel, vagy gyűjtésre váló felhívást terjeszt, vagy a gyűjtés eredményét ily módon közzéteszi az 1879. évi XL. törvényczikk 39. szakaszába ütköző kihágást követi el; minthogy továbbá másrészt a m. kir. belügy miniszter úrnak 1897. évi június 17. 35.100. szám alatt kiadott körrendeleté szerint, nyilvános jellegű adományok csak is előzetes kormányhatósági engedély alapján gyűjthetők és ennélfogva az engedély nélkül való gyűjtéssel az illetők szintén kihágást követnek el, amely a fegyelmi eljárás megindítását is maga után vonja: felhívom az igazgtóságot, hogy összes alkalmazottait erre a körülményre és az abból eredő súlyos következményekre megfelelően figyelmeztesse. Ezekre való tekintettel a gyűjtést ezennel betiltom, utasítván egyben a Czímet, hogy amennyiben a gyűjtés céljaira esetleg az egyes, úgynevezett helyibizottságot vezetőségeinél az alkalmazottak részéről már befizetések történtek volna ezeknek a befizetéseknek az illetők javára az igazgatóság útján leendő visszaadása iránt intézked-*

jék, a visszaszolgáltatás megtagadása, valamint a gyűjtések folytatása esetében pedig az illetőkkel szemben az adott körülmények között az 1879. évi XL. törvényczikk 39. szakasza illetve a 35100/1897. számú belügyminiszteri rendelet alapján a büntető eljárást és ezenfelül a fennálló szolgálati szabályok értelmében a fegyelmi eljárást haladéktalanul tegye folyamatba. Az országos szövetség megalakítását illetőleg utalok a „szolgálati rendtartás“ 29. szakaszára, mely szerint az alkalmazottak körében bárminő egylet alakításához az igazgatóság elnökének előzetes engedelme szükséges. Jelen rendéletem az alkalmazottakkal megfelelően közlendő lesz, azonfelül arról az egyes gyűlések vezetői egyénenként külön-külön kimutathatólag értesítendők lesznek.

Budapest 1904. évi március 30-án.

HIERONYMI s. k.

A 47/1904. Eln. sz. miniszteri rendeletet Ludvigh Gyula Máv. elnök a következő rendelettel[6]) közölte az alkalmazottakkal:

Annak kijelentésével, hogy a szolgálati rendtartás 29. szakaszában előírt engedélyt tőlem eddig semmiféle új egyesület vagy szövetség alakítására senki sem kérte s ilyen engedélyt senkinek sem adtam, — a fenti magas rendeletre való hivatkozással — utasítom az összes szolgálati főnökséget, hogy akár kifejezetten ily szövetség, akár meg nem jelölt czélokra, netán gyűjtött összegeket és a gyűjtőíveket a gyűjtőktől azonnal szedjék be és az igazgatósághoz haladéktalanul küldjék fel, hogy a gyűjtött összegek az adakozóknak visszaadhatok legyenek. Abban a nem várt esetben pedig, ha egyesek a gyűjtőíveket s a gyűjtött összegeket beszolgáltatni vonakodnának, avagy épen a gyűjtés folytatását is megkísérelnék, ezek ellen az 1879. évi XL. tcz. 39. szakasza és illetve az idézett belügyminiszteri rendelet alapján a büntető feljelentést tegyék meg és egyúttal a szolgálattól való felfüggesztés mellett, ellenük e fegyelmi eljárás foganatomtása iránt is minden késedelem nélkül intézkedjenek, s az ily eseteket az igazgatóságnak is haladéktalanul jelentsék be. Végül unnak a várakozásnak adok kifejezést, hogy az alkalmazottak a felsőbbség jóakaratú gondolkodásában és megnyugtató kijelentéseiben megbízva, minden olyan eljárástól, amely a fennálló jogrendbe az

[6]) A Máv. Hivatalos Lapja 1904. márc. 30.

üzleti és a szolgálati rendtartásba ütközik, nemcsak az intézet, hanem saját maguk érdekében is tartózkodni fognak.

Budapest, 1904. március 30.

LUDVIGH
miniszteri tanácsos, elnök.

A Máv igazgatósága számolt a sztrájk lehetőségével

A magyar államvasutak igazgatósága és az osztrák államvasutak.

A Független Magyarország f. hó 1. számában a következő szenzációs hírt közli, melyet minden kommentár nélkül reprodukálunk.[7])

„Teljesen megbízható forrásból kaptuk a következő hírt: A magyar államvasutak igazgatósága számot vetve a vasutasok mozgalmának komoly voltával, röviddel ezelőtt azzal a kérdéssel fordult az osztrák államvasutak vezetőségéhez Bécsbe, hogy egy Magyarországon esetleg beálló mozdonyvezető szrájk esetére számíthatnak-e arra, s ha igen, mennyiben, hogy *mozdonyvezetőinek egy részét a sztrájk idejére átengedje kisegítőképpen.*

Az osztrák államvasutak a kérdésre adott válaszában udvarias, de határozott hangon tudatta, hogy sajnálatára *nincs abban a helyzetben, hogy mozdonyvezetőiből csak egyet is átengedhessen.* Nem teheti ezt elvből sem, mert a magyar államvasutak személyzetének *mozgalmát jogosnak tartja s követelését elég szerénynek arra, hogy ezt teljesítsék,* annyival inkább, mivel Ausztriában már nyolc évvel ezelőtt rendezték az államvasuti személyzet járandóságát 20.000,000 frt költséggel, oly arányban, *amely aránynak a magyar vasutasok követelése jóval alul marad.* De nem teljesíthette kérelmet már azért sem, mert az osztrák mozdonyvezetők egyesületének alapszabályai ezt teljesen kizárják s *a személyzet egy ily kiküldetésre szóló rendelet teljesítését megtagadná*

Mi történt egy hónappal a sztrájk előtt.

A kormány félhivatalos lapja kioktatta a vasutasokat.

A párák már gomolygó sötét fellegek lettek. *A kormány félhivatalos lapja,* „Az Újság“ 1904. március 26-án megjelent 86. száma vezető helyen ezt írta: *„Szegény emberek gondjaival játszani kegyetlenség.* Ezt érzik a vasutasok, mert azt hiszik, játszanak velük.

[7]) Magyar Közérdek 1904. április 3

A tényben tévednek, de tévedésük megmagyarázza lelkiállapotukat, melynek tegnapi gyűlésükön borsos kifejezést is adtak. Igényük érvényesítésének fenntartása nélkül, a *vasutasok pártjára állván,* hadd fűzzünk néhány megjegyzést az ő harcias mozgalmukhoz, melyből kirikított egy dacos ultimátum, kibontakozik egy sötét elhatározás: *a sztrájk. A sztrájk manapság igen jogos közgazdasági fegyver, a a vasutasnak pedig van annyi joga, mint a szabónak, vagy lakatosnak.* De a sztrájk egyszersmind hatalmi eszköz, itt az győz, aki erősebb, s nem az, akinek igazsága van. Ebben az esetben az erő hatalmával vívják ki maguknak azt, amit a jog és méltányosság nekik harc nélkül is megítél. Semmi többet". Majd alább így folytatja: „Ha harc kell, legyen harc a vasutasok és kormány között, az országnak azonban hagyjanak békét. Ki mindent fizet, annak érdeke szent és sérthetetlen. Meg kell kapniok mindazt oly mértékben, amit vártak, mert sem jogtalan, sem mértéktelen várakozásuk nincsen. Ha pedig a rendezés későbben történik meg, a késedelemnek nem szabad a vasutasok anyagi hátrányával járni. Mennél későbben történik a rendezés, annál messzebre terjed visszaható ereje. Ez a vasutasok: joga és érdeke. Ami azonban ezen túl van, az a kormány felelőségének és méltóságának a dolga. A „hogyanban a kormány nem diktáltathat magának senki által egyszerűen azért, mert alkotmányos államban vagyunk és ott a kormány kormányoz és senki más. Respektálni kell a vasutasság férfias szabadságát sjogátamaguk ügyeinek az intézésére, de respektálni kell a kormányt, mint az ország hatalmának és méltóságának exponensét is. Amazt el kell ismernie a kormánynak, mint ahogy elismeri is, ezzel számolni kell a vasutasoknak, aminthogy remélhetőleg fognak is vele számolni. S ha ezt teszik, az egész vasutasügyet úgy tekinthetjük, mintha már el is volna intézve."

Ez a félhivatalos cikk rávilágít az akkori helyzetre. A vasutas égbolt sötétedett. A vihart megelőző szél már végig-végig suhant az április 17-i angyalföldi polgári körben *Faludt* József elnöklete alatt, de főképpen az április 18-án az altiszti körben *Justh* Ferenc elnöklete alatt megtartott vasutasgyűléseken. Ezen gyűlésen Justh „a törvénytelenség" elkövetésétől óva intette a vasutasságot. Mire Turcsányi Pál közbeszólt: „Ha *az elnök úr a törvénytelenség alatt sztrájkot ért, úgy mi is arra gondolunk!"*[8]) Itt már elhatározta a vasutasság az *országos vasutas nagygyűlést 1904. április 20-ára.* Utasította a gyű-

[8]) „Pesti Napló" 1904. április 19. sz.

lés elnökségét, Justh Ferenc és Földesy Ödönt, hogy jelentsék be a Máv. elnökének és a főkapitánynak, hogy *április 20-án itt lesz* Budapesten az egész ország szabadnapos vasutas tábora.

Hieronymi Károly kereskedelmi miniszter 3 nappal a sztrájk előtt a vasutas üggyel a Képviselőház elé lépett.

27.254 szám
IV./904.

Törvényjavaslat.[9])

A m. kir. államvasutak alkalmazottai illetményeinek szabályozására szükséges költségek fedezéséről.

1. §. Felhatalmaztatik a kormány, hogy a magyar királyi állam-vasuatak alkalmazottai illetményeinek szabályozására az 1904 évben 6,643.400 koronát meghaladó összeget felhasználhasson és az 1904. évi állami költségvetés XIX. fejezetének 11. címe alatt számoljon el.

Felhatalmaztatik továbbá a kormány, hogy a magyar királyi ál-lamvasutak alkalmazottainak az 1903. kezelési év terhére 1,665,000 korona erejéig rendkívüli pótlékot engedélyezhessen.

2. §. Az 1903. évi állami költségvetésben (1901. évi V. törvény-cikk) a XIX. fejezet 11. címe alatt engedélyezett összegekben foglalt 1, 665.000 korona hitel felhasználására nézve a számadási év, eltérő-leg az 1897. évi XX. törvénycikk 25. paragrafusában megállapított tartamtól kivételkép 1904. évi május hó végéig hosszabbíttatik meg.

3. §. Jelen törvény kihirdetése napján lép életbe. Végrehajtásá-val a kereskedelemügyi és pénzügyminiszterek bízatnak meg.

Budapest, 1904. évi április hó

HIERONYMI
kereskedelemügyi m. kir. miniszter

27.254
szám
IV/90
4.

Indokolás:

a magyar királyi államvasuti alkalmazottak illetményeinek szabá-lyozására szükséges költségek fedezéséről szóló törvényjavaslathoz.

A m. kir. államvasutak alkalmazottainak illetményei 30 év óta változatlanok, noha ezen hosszú időszak alatt a megélhetési viszonyok

[9]) Életbelépett: *1904. április 1-től* (visszamenőleg) *Máv. Hivatalos Lap* 1904. július 20-iki 34. sz. 50924/IV. 1904. ker. min. 132220/1904. A I. sz. a.

nemcsak a székesfővárosban, hanem mindenütt az országban tudvalevőleg tetemesen drágultak, másfelől a személyzettel szemben a szolgálati igények is fokozódtak.

* *

Ezen okokból az államvasuti alkalmazottak fizetésrendezése el nem odázható, azonban a fizetések javításának mérve kívánt alapos megfontolást különösen arra való tekintettel, hogy noha a m. kir. államvasutak az állam tulajdonát képezik, mégis a fizetésrendezésnek pénzügyi kihatása az üzemi gazdaságos kezelés szempontjából volt mérlegelendő és a személyzet javára fordítható költségemelés mérve, ezen szempontokban találta természetes korlátáit.

Ugyanezen okokból az államvasuti személyzet fizetésrendezése önnálló és különleges tekintetek szerint oldandó meg.

Az államvasuti alkalmazottak illetményeinek megállapítása kezdettől fogva mindig rendeleti úton történt és a törvényhozás ezen Illetményekre az állami költségelőirányzat útján nyert befolyást, mely befolyás ezentúl sem fog csorbát szenvedni. Ezen egész gyakorlatot megváltoztatni a jövőre nézve sem áll fenn semmiféle ok. Minthogy azonban a folyó évi költségvetés megszavazva még nincs és így a fizetésrendezés folytán a múlt évihez képest nagyobb költségre a törvényes fedezet nem áll rendelkezésre, másfelől a javasolt fizetésrendezésnek tényleges életbeléptetését a folyó évi költségvetés megszavazásig elhalasztani nem lenne célszerű, a törvényhozástól a szükséges költségek rendelkezésre bocsátást bátor vagyok ezennel külön kikérni.

Evégből az államvasuti személyzet illetményeinek mielőbbi szabályozhatása érdekében a jelen törvényjavaslat elfogadását kérem ki és van szerencsém annak indokolásául és megvilágításául a következőket tisztelettel előadni:

Tudvalevőleg a m. kir. államvasutak állandó alkalmazottjai három csoportba sorakoznak: hivatalnokok, altisztek és szolgák.

Az államvasúti alkalmazottak mindezen három csoportja anyagi helyzetének javítását hármas arányban tervezem, úgy mint

1. A fizetés emelése
2. az időszakos (automatikus) előmeneteli rendszer alkalmazása és
3. korpótlékok rendszeresítése útján.

Emellett, tekintettel a vasúti szolgálati speciális viszonyira, *a soronkívüli előléptetést is* fenntartani szándékozom.

Ami mindenekelőtt a *fizetés emelést* illeti, az államvasúti *hivatalnokok* új fizetési táblázata mutatja meg. Az A) csoportban a tel-

jes jogi, vagy mérnöki végzettséggel bírók, a B) csoportba a vasúti tisztképző tanfolyam képesítést nyert, valamint egyelőre az érettségi és államszámviteltani államvizsgát, vagy anyagszerkezelési szakvizsgát tett hivatalnokok, a C) csoportba pedig a csekélyebb minősítései bírók (irodatisztek) tartoznak.

Amint a táblázat mutatja, a hivatalnokok három csoportba vannak osztva és a kezdőfizetés azon hivatalnokoknál, kik az A) csoportba tartoznak, vagyis jogi, vagy mérnöki minősítéssel bírnak, 2000 korona; ellenben a többi hivatalnokok kezdőfizetése 1400 korona.

A hivatalnokok hat fizetési osztályba soroztának és minden fizetési osztályban három fizetési fokozat állapíttatik meg.

Amint a táblázat mutatja, az alapfizetésben 2000 korona emelkedést, az egyes fizetési osztályokban pedig — az I. fizetési osztály kivételével, mely nem változik — egyénenkint 200, 300, 400, koronát tevő emelkedés áll elő.

Végül tisztelettel felemlítem, hogy az államvasuti személyzet az 1903. évet illetőleg utólagosan *pótlékban* részesíttetnék, azonban csak abban a mértékben, amennyiben az 1903. évi költségvetésben az államvasuti alkalmazottak fizetésrendezése céljaira előirányzott
1.860.000 koronából még rendelkezésre álló 1,665.000 korona erre fedezetet nyújt, mire nézve a törvényjavaslat 1. §.-ának utolsó bekezdésében és annak 3. §.-ában megfelelő rendelkezések terveztetnek, telnek.

A tisztelettel előadottak után kérem, hogy a törvényjavaslatot elfogadni méltóztassék.

Budapest, 1904. április hó.

HIERONYMI,
kereskedelemügyi m. kir. miniszter

És most kezdjük meg*) ennek a tervezetnek a magyarázását.

„Régóta sajgó sebekre hozott *gyógyító írt* a kereskedelemügyi miniszter által benyújtott törvényjavaslat", mondja a *Vasúti és Hajózási Hetilap* f. hó 16-iki számában és „egyelőre" egész terjedelmében kommentár nélkül teszi közzé a „törvényjavaslatot". Ámde mi azt hisszük, hogy a kilátásba helyezett kommentár legalább ebben az újságban teljesen elmarad, mert a törvényjavaslat nyomában országszerte kelt visszhang egészen mást mond, mint a V. és H. H. és nem igen valószínű, hogy a vasutasok klub újságja a törvényjavaslat felett

*) A „Magyar Közérdek" 1904. évi április 20-iki rendkívüli számából.

hozott véleményeket magáévá tehetné. A klub ugyanis arra a célra alakult volna, hogy a vasutasok érdekeit minden irányban védelmébe vegye és minden eszközzel előmozdítsa. Ilyen eszköznek kellene lenni a klub hetilapjának is. Ámde mit tapasztaltunk? Azt, hogy ez az újság a vasutasok mozgalmával kezdetben egyáltalán nem törődött, hanem akkor, amidőn a vasutasok tábora tűzben, lángban állott, a petróleummótorról és szállítási mellékilletékek kikerekítéséről vezércikkezett, később szidta azokat, akik szerinte félrevezették a vasutasok sokaságát és csak izgatják a tömeget, holott a vasutasok ügye iránt — szerinte — mérvadó körökben dühöng a jóakarat, ma pedig, midőn az ezerszer világgá kürtőit magasabb jóindulat egy az igényeket teljesen kielégítetlenül hagyó törvényjavaslat alakjában megnyilatkozik, „gyógyító ír"-nak nevezik ezt a szörnyszülöttet.

Lássuk hát a törvényjavaslatot, ezt a csudaszert s állapítsuk meg teljes pontossággal, mennyiben javítja, vagy *rontja* a régi állapotokat.

Konstatáljuk mindenekelőtt, hogy a pénzbeli többlet, amit az az úgynevezett fizetésrendezés nyújtani szándékozik, egyrészt pillanatnyi *ajándék,* mely a vasutasok jövendőjére kihatással nem lehet, másrészt olyan segítség, melyet a jótékony adakozó egyik kezével nyújt, a másikkal elvesz. Amit a törvényjavaslatokkal a 40 koronától 400 koronáig terjedő feljavításban ad, az koldusalamizsna. És csak porhintés a szemekbe, a nagyközönség és parlament megtévesztésére szolgáló célzatosság annak hangoztatása, hogy *a ma meglevő alkalmazottak* fizetésének rendezésére 6.643,400 korona kell és hogy ezzel az összeggel ezen a címen lesz megterhelve a jövő esztendő költségvetése is. A törvényjavaslat 36.931 munkaerőt vesz számításba akkor, amidőn 6.643,400 koronában állapítja meg a személyi járandóságok többletét. Igen ám, de 39,931 főnyi munkaereje a magyar kir. államvasutaknak majd csak az 1904. évi költségvetés törvényerőre emelkedése után lesz — ha lesz, mai létszáma legfeljebb 34,000 főből áll. A kilátásba vett 6.643,400 koronának jelentékeny része tehát nem a régiek fizetésének feljavítása, hanem az alkalmazandó *új munkaerők illetményének fedezésére szolgál,* ami pedig nagy összeget képvisel, már annál az oknál fogva is, mert az uj alkalmazottak a tervbe vett jelentékenyen magasabb kezdőfizetésekkel neveztetnek ki.

Jövőre azonban, ha ugyan igazán betöltik a tervbe vett 39,931 főben kontemplált állást — amiben kételkedünk — évenként tény-

leg hat millió és néhány százezer koronát venne igénybe a nyújtani tervezett és fizetésrendezésnek csúfolt koldusalamizsna.

Hogy a sokszor hangoztatott jóakarat miképen nyilatkozik meg a javaslatban például a várakozási idők megállapításánál, azt szemlélhetővé teszi a következő táblázat:

Egyetemet végzetteknél				Hivatalnokoknál			
Rangfokozat	Osztály	Várakozási idő		Rangfokozat	Osztály	Várakozási idő	
		Emlékirat szerint	Törvényjavaslat szerint			Emlékirat szerint	Törvény javaslat szerint
I.	1.	5 év	—	I.	1.	5 év	—
	2.	5 év	—		2.	5 év	—
	3.	5 év	—		3.	5 év	—
II.	1.	4 év	—	II.	1.	4 év	—
	2.	4 év	—		5.	4 év	—
	3.	4 év	—		3.	4 év	—
III.	1.	“)	“)	III.	1.	*)	—
	2.	2 év	4 év		2.	3 év	—
	3.	2 év	4 év		3-	3 év	—
IV.	1.	2 év	“)	IV.	1.	2 év	*)
	2.	2 év	3 év		2.	2 év	3 év
	3.	2 év	3 év		3.	2 év	3 év
V.	1.	2 év	*)	V.	1.	2 év	*)
	2.	1 év	3 év		2.	2 év	3 év
	3,	1 év	3 év		3.	2 év	3 év
VI.	1.	1 év	—	VI.	1.	2 év	*)
	2.	1 év	—		2.	2 év	3 év
	3.	1 év	—		3.	1 év	2 év

A túlmagas várakozási idők megállapítása, az előmenetelnek minden egyes rangfokozat első osztályában való önkényes megakasztana, a különböző helységeknek (Budapest és Fiume kivételével) lakbérek tekintetében való deklassifikálása és a törvényjavaslat egyébb tendenciózitása arra vall, hogy a kormány a fenyegető vasúti sztrájk rémétől megijedve, hajlandó ugyan a pillanatnyi segít-

séget megadni, de mégis elég merész már magában a törvényjavaslatban arról gondoskodni, hogy amit ma ad, azt nyugodtabb időkben, akkor, amidőn a vasutasok mai erős szervezete széjjelfoszlik — mert hiszen a szövetséget sem engedik a maga független alakjában létrejönni — apránkint visszavehesse.

Altiszteknél				Szolgáknál			
Rangfokozat	Osztály	Várakozási idő		Rangfokozat	Osztály	Várakozási idő	
		Emlékirat szerint	Törvényjavaslat szerint			Emlékirat szerint	Törvényjavaslat szerint
I.	1.	4 év	nincs év	I.	1.	4 év	nincs megállapított várakozási idő
	2.	4 év	nincs év		2.	4 év	
	3.	4 év	nincs év		3.	4 év	nincs harmadik oszt.
II.	1.	3 év	—*)	II.	1.	3 év	—*)
	2.	3 év	5 év		2.	3 év	5 év
	3.	3 év	5 év		3.	3 év	5 év
III.	1.	2 év	*)	III.	1.	2 év	—*)
	2.	2 év	4 év		2.	2 év	5 év
	3.	2 év	4 év		3.	2 év	5 év
IV,	—	—	3 év				

Igen éles hangú egykorú bírálat.*)

E táblázat adataiból világosan lehet következtetni arra, hogy az alkalmazottak előmenetelét még az eddiginél is rosszabbá akarják tenni, mert eltekintve attól, hogy az egyes rangfokozatok egyes osztályaiban sokkal magasabbak a törvényjavaslat által megszabott várakozási idők, mint azok, melyeket az emlékiratok kértek, a rangfokozatok első osztályaiban (a csillaggal megjelölt rovatok) *várakozási idő megállapítva egyáltalán nincs* s így az az alkalmazott, akinek az arca akármelyik feljebbvaló előtt ellenszenves, *már a legalsó rangfokozat első osztályában is feltartóztatható. Az* ilyen szerencsétlen azután bevárhatja a biztosított egy, vagy két korpótlékot, annak utána pedig a jól megérdemelt nyugodalmat, mert arra, hogy magasabb fizetést is kapjon, ha csak nagyon jól meg nem választotta az édesapját, kilátása ugyan nem lehet.

Hát ezek azok a jogok, melyekkel Hieronymi miniszter úr a

*) „Magyar Közérdek“ 1904. április 17 és 20.

vasutasokat, Magyarország leghűbb fiait megajándékozni akarja? A mai korrumpált rendszer következtében amúgy is elhatalmasodott Önkény mellett az eddiginél a nagyobb igazságtalanságoknak akarja őket kiszolgáltatni? Szolgálati pragmatika nélkül?Luduiph Gyuláknak, akiknek a szarvasvadászatokon kívül legfőbb virtusa az, hogy már ma is kereszfiakkal, barátnőik gyermekeivel tölti be a legjobb állásokat és az érdemeket ezek javára kegyetlenül mellőzik? Avagy *Stetinák-nak, Kiss* Jánosoknak, kik magas állásaik magasztos feladatival egyátalán nincsenek tisztában, kik ártatlanul üldözik a nekik ellenszenves, avagy ellenszenvesnek tetsző alakokat s jaj, ezerszer jaj azoknak, akik ezeknek a hatalmasságoknak az érzékeny hiúságát talán egy keményebb szóval, avagy, uram bocsáss'! egy az igazságnak minden tekintetben megfelelő, a nagy nyilvánosságnak szánt nyilatkozattal megsérteni merészelték: — *Leitner* Uzoroknak és más apróbb basáknak, akik mint három évtized nevelte rossz rendszer kreatúrái, vakon szegődnek a mai előrehaladott viszonyok közé már egyáltalán nem illő önkény szolgálatába?*)

Miniszter úr! Midőn ön ezeket a jogtalanságokat törvényjavaslatba foglalta, abban a percben elvesztette azt a nimbust, mely önt a vasutasok szemében környékezte. Azok előtt a vasutasok előtt, akik önben eleddig mentőangyalukat vélték látni s akik ma arra a tudatra ébrednek, hogy nincs nagyobb rosszakarójuk, mint miniszter úr.

Avagy lehet nagyobb kegyetlenséget elkövetni annál, mint amitől ez a törvényjavaslat egyebek közt a lakbérhelyek declassifikációjával is végbevitt?

„Az emlékiratok legnagyobb súlyt helyezték a lakbérek emelésére. De hogy is ne? Ma már se Budapesten, se a vidéki helyek bármelyikén a magyar kir. államvasutak illetményszabályzatában foglalt lakpénzek ellenében, melyek 30—35 év előtt állapíttattak meg, megfelelő lakást kapni nem lehet.

A korpótlékot, amit ez a szerencsétlen fizetésrendezés a vasutasoknak hozni fog, azt egyszerűen koporsófödélnek nevezhetnők el. Aki az alsó rangfokozatokban a kórpótlékot kapja meg az előléptetés helyett, annak a vasúti pályafutására ki van mondva a szententcia, az mehet temetkezni: abból az ambíciót kiölték. A soron kívüli előléptetés törvényesítése pedig az eddigi suba alatt elkövetett

*) Leitner Uzor zágrábi üzletvezetőt 1904. április elején elvonták a zágrábi üv. vezetésétől és Pulszky Garibaldit nevezték ki zágrábi üzletvezetővé.

visszaélések sorozatait fogja öregbíteni, örüljetek és örvendezzetek ifjú Herbertek, mondva csinált emigránsok, sógorok, komák, barátnők gyermekei: törvénybe lesz immár iktatva a ti haladástok biztosítéka és sírjatok ti munkások, rabszolga, igavonó állatok, akiknek összeköttetéseik nincsenek, a részetekre ma már csak a kórpótlék szemfödele van törvényesen megállapítva.

Nagyjából ez az új törvény, amit a Tisza kormánya hozott a vasutasoknak, amit *Hieronymi,* a vasutasoknak reménycsillaga, régi kartársai részére megalkotott.

De törvény-e már vájjon ez a 36000 ember ellen elkövetett merénylet? Lesz-e elég bátorság a vasutasmozgalom mai vezetőiben, hogy ezt a fércmunkát a vasutasok nevében elfogadja? Az országgyűlési képviselők többségében merészség, hogy ezt a hitványságot megszavazza?

Nem tudjuk!

De még egyben bízunk. *A vasutasok önérzetében.* Azokéban a magyar vasutasokéban, akik meg fogják mutatni, hogy öklük nemcsak a köpönyegük alatt van elnyomóik ellen ökölbe szorítva, hogy nem hiába fenyegetőztek az ultima rációval, hogy nem hiába ragaszkodtak az 1901. évi emlékiratban letett kívánságaikhoz, az egész vonalon és a végső pillanatban szembeszállva a zsarnok erőszakkal, bátran szembe kiáltjuk, hogy

vagy — vagy![10])

A vasutasok elszánt lépései.

A szövetség még mindig az előkészítő-bizottság útvesztőin tévelyeg, ismét megszólaltak a zágrábi kartársak és a mai helyzet fontosságát, a tétlenül maradás súlyos következményeit megértve, a következő felhívást bocsájtották közre:

Kartársak! Vasutasok!

Folyó hó 10-én tartott kerületi bizottsági gyűlésünkön határozattá emeltetett, hogy ügyünknek nagyobb lendületet adandó: a mellékelt forgalmi ívet bocsátjuk ki aláírás céljából.

A forgalmi ív megszerkesztésére és kiadására bennünket a következő okok indítottak:

[10]) Magyar Közérdek 1904. április 17.

Ugyanis, mint a felsőbb hatóságok eljárásából sajnos látjuk, minden törekvés oda irányul, hogy ama szent elvünkből, mely szerint: „ egy mindannyiért, mindannyi egyért“ ki akarnak bennünket forgatni, jól tudván azt, hogy hatalmas erőnk az egyöntetű tömörülésben rejlik.

Ha ezt a tömörülést most szétugrasztani hagyjuk, minden veszve van. Ezért a f. hó 10-én taitott ülésünkön szükségesnek találtuk annak kimondását, hogy a szervezkedés hathatósabb megindítását nem halászijuk május 1-re, hanem ahhoz *azonnal* hozzákezdünk.

Kartársak! Ne halgassatok ámítókra! Nem kell sokat beszélnünk, hogy eddigi lelkesedésteket fokozzuk. Elég, ha gyermekeitekre néztek. Ne hagyjuk őket éhezni!

Résenlétel, egyetértés mindent meghoz.

Jelen fogadalmi ívnek aláírva f. hó 14-éig a zágrábi kerületi bizottság kezei közt kell lennie, azért azok sürgős visszaküldését kérjük a helyi (gócponti) bizottságok útján.

Minden perc drága! Siessünk!

Zágráb, 1904. április 11-én.

A zágrábi kartársak.

A felhívásban említett fogadalom a következő:[11])

Fogadalom!

Alulírottak becsületszavunkra fogadjuk, hogy fizetésrendezésünk, pragmatikánk és országos egyesületünk kiküzdése céljából úgy egymás között, mint az e célra választott vezetőinkkel és bizottságainkkal teljes szolidaritást vállalunk; bárki ellen ebből kifolyólag irányuló felelősségrevonást vagy megtorló intézkedéseket el nem tűrünk! Csupán egyes osztályok igényeinek teljesítése által memorandumainkban kifejezett szerény kívánságai mellett, mindvégig kitartunk!

Ezen fogadalmunk ellenében megköveteljük, hogy vezetőink és bizottságaink kifejezett szerény életfentartási harcukban a memorandumainkban kifejezett szerény igényeink eléréséig mindvégig kitartsanak és továbbra is vezessenek; kérelmeinket mindenáron érvényre juttassák és szükség esetén azonnal akcióba lépjenek,

[11]) Ezt a fogadalmat 1904. április 18-án, (egy nappal a vasúti sztrájk előtt) a. VIII. Huszár-utcai altiszti körben, Just Gyula üléselnökkel is le akarták tétetni, aki ez elől kitért. Kacsó Gyula mozdonyvezető könyörgött Justnak. Just elhárította a fogadalom letételét. Erre: „*Takarodjék!“ „Mondjon le!“* kiáltások hallatszottak. Just, a közelállók tanúsága szerint, azt mondta: *„És mégse lesz országos vasutasgyűlés*. Nem is lett...

amikor azután mindnyájan egyesülve, egy szívvel-lélekkel és becsülettel összetartva mozgalmunkat minden törvényes eszköz felhasználásával diadalra juttatjuk.

Ezen fogadalom megtartására aláírásunkkal becsületszavunkat kötjük le.

Isten mindnyájunkat úgy segítsen!

A mozgalom amint a föntiekből látjuk, óriási mérveket öltött. Erre vonatkozólag az elnökigazgató a következő rendeletet bocsátotta ki:

56/1094 eln. sz. Rendelet az összes alkalmazottakhoz.

A forgalom biztosságának legfőbb alapföltételét a szolgálati rend és fegyelem képezi. Ezek meglazulása egyértelmű a vagyon- és életbiztosság veszélyeztetésével. Képtelenség tehát, hogy az aki oly cselekményt követ el, mely a szolgálati fegyelem és rend megingatására vezet, avagy épen ezt célozza, súlyos szolgálati vétséget követ el. % cselekménynek kell tekintenem a még folyton tartó gyűlésezéseket és az azokon elhangzó igazgató beszédeket is.

Mert a fizetésrendezésre vonatkozó javaslat már törvényhozás elé lévén terjesztve, mindenkinek kötelessége a törvényhozás határozatát nyugodtan bevárni. Ezekre váló tekintettel, minden további gyűlésezést a legszigorúbban eltiltok; jóákaratulag intézem intő szavamat az összes alkalmazottakhoz, hogy e tilalomba ütköző cselekményektől gondosan óvakodva, a nyugodt munka útjára térjenek és kötelességüket esküvel fogadott szolgálati hűséggel teljesítsék. Azok ellen, akik jogos várakozásom és saját jól felfogott érdekük ellenére, a rendelet ellen vétenek, a szolgálati rend és fegyelem helyreállításához fűződő nagy állami és közgazdasági érdekek megóvása céljából a törvényerővel bíró vasutüzleti rendtartás 55. szakasza és szolgálati rendtartás 53. szakasza határozmányai értelmében lennék kénytelen a legszigorúbban eljárni. A szolgálati főnökséget utasítom, kegy e rendéletemet az összes alárendelt közegek előtt felolvassák, 6ket az e tilalomba ütköző cselekmények súlyos következményeire különösen figyelmeztessék és e rendéletem tudomásulvételét aláírással elismertessék. Budapest, 1904 április 19.

LUDVIGH

miniszteri tanácsos, elnök.

Az igazgatóság szigorú rendelete nem térítette el a vasutasokat attól a szándékuktól, hogy *Budapesten országos gyűlést* tartsanak. A vidéki üzletvezetőségek székhelyeiről mindehonnan készültek a

tisztviselők, altisztek, és szolgák hogy az országos gyűlésre elutazzabár az üzletvezetőségek senkinek sem adtak szabadságot, az igazgatóság rendelete pedig elbocsájtással fenyegeti azokat, akik állomásukat elhagyják.

Miután a mozgalom budapesti kerületi bizottsága elhatározta a nagygyűlés megtartását, *Sarlay* János a nyugati pályaudvar helyettes állomásfőnöke és Turchányi Pál államvasuti hivatalnok tudva azt, hogy a vidékiek 19-én már útban voltak és hogy Just és Földessy ingadoznak, ők jelentették be a főkapitányságon, hogy április 20-án a vasutasokat a herminaúti *Reklám-kertbe"* országgos gyűlésre kívánják összehívni. A főkapitány azonban értesítette a kérvényezőket, hogy a gyűlés megtartását nem engedi meg. Erről az érdekelteket a következő végzésben értesítette:

Betiltották az országos vasutas gyűlést.

3137 F. k. elnöki 1904 szám.

Azon bejelentését, hogy a magyar államvasutak alkalmazottjai ez évi április 20-án délután három órákor a VI. kerületi Hermina úton lévő Reklám-kertben: 1-ször elnöki megnyitó, 2-szór e hónap 16-án a fizetésrendezés tárgyában benyújtott törvényjavaslatnak esetleges törvényerőre való emelkedésével keletkező helyzetmegbeszélése, 3-szor indítványok, 4-szer a benyújtott törvényjavaslat kormány egyes érdekeinket sértő intézkedéseinek megvitatását célzó és a kormány benyújtandó felirat megismertetése — napirenddel országos gyűlést szándékoznák tartani, tudomásul nem veszem s a megtartását meg nem engedem. Mert a bejelentők nemcsak hogy be nem mutatták hivatali főnökeik engedelmét, hanem hivatali főnökeik megtagadták az engedelmet, a magyar államvasutak vidéki hivatalnokainak és alkalmazottainak arranézve, hogy ezen gyűlésre felutazhassanak, a rendőrség pedig a vasúti alkalmazottak oly népgyűlésének megengedésével, melynek megtartását hivatali főnökeik a magyar államvasut hivatalnokainak és alkalmazottainak meg nem engedheti, a tudomásul vétellel nem működhetik közre a fegyelmi szabályok esetleges megszegésénél. Miről Sarlay János és Turcsányi Pál tudomásul vétel végett — Czájlik Alajos rendőrtanácsos a VI. kerületi kapitányság vezetője pedig a tilalom esetleges áthágásának akadályozása végett — értesíttetnek.

RUDNAY BÉLA sk.

A vasúti sztrájk napján a „*Magyar Közérdek*“ a címlapon a következő felhívást intézte a vasutasokhoz.[12])

Vasutasok! Kartársaim!

Ti, akik azt hittétek eddig, hogy szabad hazának szabad gyermekei vagytok, minő rettenetesen megcsalatkoztatok.

Hiszen ha szabadok lennétek, nem kellene ádáz küzdelmet vívnotok a gyermekeitek betevő falatjaiért és az emberi jogok legkezdetlegesebb jeiért!

Rabszolgák vagytok!

Az ország láncos kutyái vagytok, akiknek csontot hajítanak kenyér és jogok helyett és megérdemlitek hitvány sorsotokat, ha ezt a velőtlen csontdarabot jogos követeléseitek fejében elfogadjátok!

Ne hallgassatok a gyáva és meghunyászkodott vezetők csillapító intelmeire, se pedig a hatalom fenyegetéseire. Tömörüljetek s rettenthetetlen tömegbe sorakozva kiáltsátok a hatalom felé az ultimátumot!

A mai napnak a mai nagygyűlésnek diadalt kell hozni részetekre!

Küzdhettek bátran, mert a nemzet van veletek, a nemzet, mely küzdő katonáit cserben még soh’se hagyta.

En mondom ezt tinéktek, a régi bajtárs, aki húsz esztendeig éltem s nyomorogtam közietek és aki három esztendő óta soraitokban veletek és értetek harcolok.

Előre! Diadalra!

A gyávát nem szeretik az istenek és megvetik az emberek.

Budapest, 1904. április 20-án.

MARGULIT KÁLMÁN.

Nyugalom helyett kapkodás.

(Megszületik a magyar vasutasság két legnevezetesebb okirata.)[13])

Sarlay János és Turcsányi Pál délután kapták meg a rendőrség végzését, mely a tervezett országos gyűlés megtartását megiiltja. Kevéssel azután mindkettőnek kézbesítették az üzletvezetőség kiadmányát, amely állásuktól felfüggeszti őket s ellenük elrendeli a fegyelmi vizsgálat megindítását.

[12]) Margulit Kálmán ellen, e felhívás izgató tartama miatt, sajtóper indult. Zsitvay Leó elnöklésével Margulitot az esküdtszék felmentette.

[13]) Eredeti okmányok a szerző birtokában vannak.

I.

S a r l a y   J á n o s   ú r n a k

ellenőr, állomásfőnökhelyettes

Budapest ny. p. u.

az állomásfőnökség útján.

II.

T u r t s á n y i   P á l   ú r n a k

hivatalnok

Rákosrendező p. u.

az állomás főnökség útján.

Ön előzetes engedelem kikérése nélkül, e hónap 20-án Budapesten országos nagygyűlés tartására kért engedélyt a főkapitányságtól. Miután egyrészt ez a tény, másrészt az ön részéről a már eddig tartott értekezleteken kifejezésre jutott magatartása a szolgálati rend és fegyelembe ütközik, ennélfogva, egyidejűleg felfüggesztése mellett, a fegyelmi eljárást elrendeltem. Budapest, 1904. április 19.

Décsey *üzletvezető.*

A felfüggesztés híre villámgyorsan elterjedt a vasúti alkalmazottak között s Sarlayt, amikor a nyugati pályaudvaron megjelent, óriási ovációval fogadták társai. Sarlay visszavonult hivatalos szobájába és barátainak, akik ott felkeresték panaszkodva említette, hogy nem érdemelte meg a felfüggesztést, mert mindig azon volt, hogy a mozgalmat nyugodt mederbe vezesse. Társai vigasztalták és szimpátiájukról biztosították a felfüggesztett tisztviselőt.

Hogy Justh Ferencnek és Födessy Ödönnek az elnöklésekért miért nem történt semmi baja, az meg van írva odafent a csillagokban.

Egész délután 4 óráig keresték Justhot és Földesyt, mintha a fold nyelte volna el őket. Nem tudta sem Sarlay, sem Turcsányi, hogy a másnapi gyűlésre nézve, mit szól az elnök és mit a főkapitány? Minthogy a főkapitányság épületében nem találták meg a gyűlés engedélyét referáló rendőrkapitányt, éhesen, fáradtan kimentek még a rendőrkapitány óbudai lakására is, hogy biztosat tudjanak. Bár az aznapi hivatalos lap már minden gyűlésezést betiltott. De megtudták hozzá, még elég tragikusan, április 19-én d. u. 5 órakor, hogy nemcsak a gyűlésezést, de a másnapra tervezett *országos gyűlést is betiltották.* Sőt, amikor már elment a bécsi gyors, már kézbesítették is *Sarlaynak a felfüggesztést.* Turcsányinak érdeklődésére (ki szintén rosszat sejtett), telefonon adták tudtára a Rákosrendező p. u.-ról Nyugatira, hogy azonnal jöjjön ki Rákosrendezőre és vegye át

a felfüggesztését elrendelő iratot. Turcsányi kiment Rákosrendező p. u.-ra 1904. április 19-és, este 7.50 órakor vette át a felfüggesztést. Utána bejárt a Rákospalota felől jövő Nyugati felé irányított 165. sz. helyi vonat Rákosrendezőre. Mintegy 2—300 ember nyüzsgött a pályaudvaron, sok idegen, de nagyobbára vasutas. Valaki a felfüggesztéseket az áthelyezéssel és a betiltott gyűléssel kapcsolatba hozva, elkiáltotta: *„kitört a sztrájk!“* és erre fájdalom: *megállott Magyarország vasűújának szívverése.*

Ludvigh Gyula

Máv. elnökigazgatónak, aki az éjszaka folyamán nála megjelent újságírónak tollába a következő helyzetjelentést mondta és ezzel tudtára adta Magyarország népének, hogy amitől féltünk, sajnos bekövetkezett.

„Az Újság“ 1904. április 20-án Ludvigh Gyula, a magyar államvasutak elnökigazgatója a következőkben mondta el a sztrájk történetét:

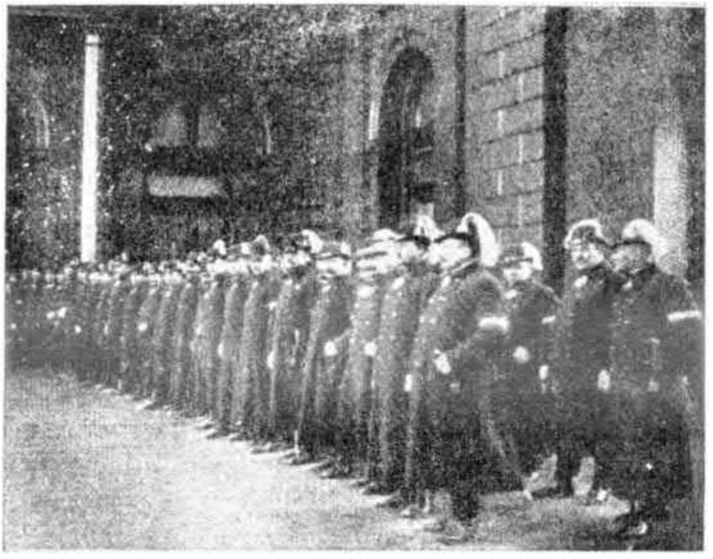
— *A lapok minap tudvalevőleg közleményeket hozták a vasutasok fizetésrendezéséről. A rákövetkező napokban a magyar államvasúti alkalmazottak üléseket tartották, melyeken az igazgatóság oly izgatott hangulatot tapasztalt, hogy szükségesnek látta e hóra 20-ra összehívott országos gyűlést betiltatni. Az igazgatóság hivatkozva az ü. szab. 53. §-ra (mely szerint minden államvasuti alkalmazott, aki állomáshelyét engedély nélkül elhagyja, büntetésből fegyelmi utón azonnal elbocsátandó), értesítést küldött az összes üzletvezetőségeknek, miszerint erre a gyűlésre senkinek sem szabad elmenni, különben az illetőre, a fentemlített §-t alkalmazzák. Dacára ennek és az igazgatóság ismételt figyelmeztetéseinek, az igazgatóság úgy tegnap, mint ma arról értesült, hogy többen minden engedelem és jegy nélkül otthagyták állomásukat és Budapestre igyekeznek. Ekkor az igazgatóság újabb rendeletet bocsátott ki, melyben figyelmeztették az üzletvezetőségeket, hogy aki jegy nélkül utazik, azt azonnal szállítsák le a vonatról. Ennek dacára Fiúméból, Zágrábból, Bródból és egyéb helyekről többszáz alkalmazott indult el.*

— Ma *este a rákospalotai helyi vonat a Rákosrendező pályaudvarra érkezett, vagy 200 alkalmazott a vonat elé állt s Budapestre menését megakadályozták. Az utasokat leszállították, a kocsikat szétkapcsolták, a rákosrendező pályaudvarból a nyugati pályaudvarig minden jelző- és váltólámpát eloltottak. Ugyanezt követték el Párkánynánán. A Budapestre jövő vonatok közül két bécsi vonatot és a*

zsolnait Rákospalotán megállították. Részletes hírek nem érkeztek, mert a sztrájkolók több helyen a távíróvonalakat is megrongálták

* *

A vasutasszrájk híre aznap este villámgyorsan eljutott a Demokrata Körbe is, ahol a vasutasok a másnapi gyűlés betiltásának izgalmairól beszéltek (Andrássy-út és Jókai-tér sarkán levő helyiségben) Jelenlevő Margulit, Breuer, Faludy, Lorber, Potinca vasutasok, Székács Antal kereskedő, Dózsa Miklós vállalkozó, dr. Vázsonyi Vilmos orsz. képviselő. A hír hallatára valamennyien megdöbbentek a sztrájktól, Később odaérkeztek már Turcsányi és Sarlav is. Ez időben mar ismeretlenek leadták a vonalnak a 7. sz. *„Minden vonatot meg kell állítani"* jelzést, sőt még ezt a táviratot is: *„Az összes vonatok a 7. sz. jelzéssel meg állít andók, a sztrájk kitört. Sztrájkbizottság*



Így várta a rendőrség az országos·gyűlésre érkező vasutasokat a keleti pályaudvar csarnokában, kik Kelenföldön már leszálltak, de útközben letartóztatták őket.

A katonaság megszállta a pályaudvarokat, csak igazolvánnyal lehetett belépni, melyet a rendőrség állított ki. Másnap, április 20-án, Vázsonyi Vilmos gróf Tisza István miniszterelnököt felkereste a parlamentben és kérte a gyűlés engedélyezését, mely szerinte az egyetlen mód, mellyel a rendet vissza lehet állítani. Gróf Tisza nyomban felszólalt a parlamentben és kijelentette: a gyűlés megtartását *nem* engedélyezi, de, hogyha kell, *fegyveresen töri le a sztrájkot.*

A király parancsa.

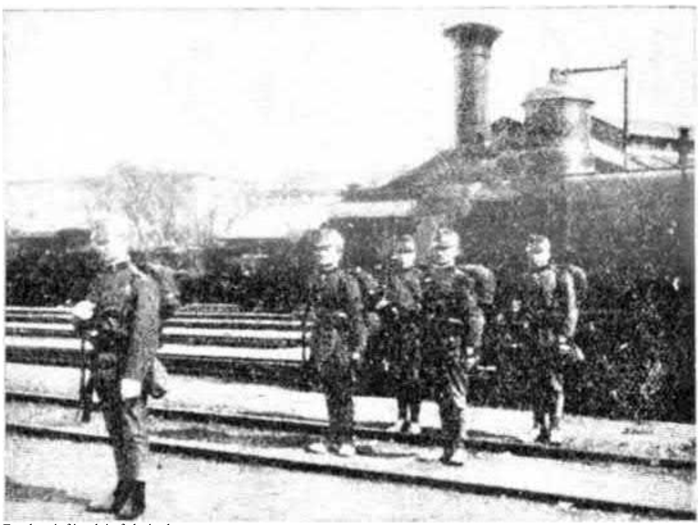
A legelső hadúr, a király, mozgósítást rendelt el és a behívottakat a magyar királyi államvasutakhoz rendelte szolgálattételre, ö Felsége a következő legfőbb parancsot adta ki:

Parancsolom, hogy a közös hadseregnek, (haditengerészetnek) a magyar állam területén lévő vasutak szolgálatában álló magyar honos tartalékos havidíjasai és legénysége, valamint a honvédségnek ugyanilyen tartalékos és póttartalékos havidíjasai és legénysége a a közös hadsereg illetve a honvédség részleges kiegészítésére behívassanak és szolgálattételre a magyar királyi államvasutakhoz beosztassanak.

Kelt Bécsben, 1904. április 22-én.

FERENCZ JÓZSEF.
NYÍRI SÁNDOR
honvédelmi miniszter.

A királyi parancsba nagy hiba csúszott bele, amint később észre-



Egykorú fényképfelvétel.

Minden mozdonyt ÍGY őriztek.

vették. A kormánynak nem volt az a szándéka, hogy az összes vasúti alkalmazottakat behívja, hanem csak a magyar államvasuti alkalmazottakat. A hiba csak akkor derült ki, mikor a délivasúti és

a kassa—oberbergi vasút igazgatósága a kereskedelmi minisztériumban tudakozódott a behívás ügyében. Hieronymi miniszter a kérdezősködésre azt felelte, hogy csakis a magyar államvasutak kötelékében lévő tartalékosokat fogják szolgálattételre behívni. Megjegyzendő, hogy még ezek közül is kivétetnek azok, akik a vasútnál valósággal szolgálatot végeznek és ezt szabályszerűen igazolják.



Egykorú fényképfelvétel.

A bosnvák katonák megszállták a Nyugati p. u-t.

Hock János plébános, Dobiecki Sándor nyug. államtitkár és Vázsonyi Vilmos dr. ügyvéd (valamennyien országgyűlési képviselők) a kormány és a sztrájkoló vasutasság között közvetíteni akarlak Hieronymi Károlv kereskedelmi miniszter Vörös László útján adott bizalmas megbízatással a vasutasságtól memorandumot kért, melyet a 13-as bizottság el is készített. De valaki éjjel a bezárt fiókból ezt elcsente és mire átakarták adni Vörös útján a miniszternek, reggelre egyik lap szóról-szóra hozta ezt az eltűnt memorandumot. Ez az indiszkréció annyira megharagította Hieronymit, hogy megszakadtak a tárgyalások. A 13-as bizottság tagjait letartóztattak. Faludi leköszönt a tisztirangjáról, amit a honvédelmi miniszter el is fogadott, *A kir. törvényszék, Oláh András elnöklete alatt, 1904. év június havában nyolc napon át tárgyalta a nagy pert.*



Egykorú fényképfelvétel.

Egy kép a letört sztrájk idejéből kommentár nélkül.

A budapesti kir. büntetőtörvényszék 1904. június 18-án d. e. 10 órakor hirdette ki a következő

ítéletet:

Ő Felsége a király nevében!

A budapesti kir. büntetőtörvényszék hivatalos hatalommal való visszaéléssel vádolt Sallay János és társai elleni bűnügyben az 1904. junius 3-tól június 10-ig lefolytatott főtárgyalás alapján a vád- és védelem meghallgatása után következőleg ítélt:

A kir. büntető törvényszék a vádlottakat a felbujtói és tettesei minőségben terhűkre rótt és a btk. 480. és 481. §§-aira alapított hivatalos hatalommal való visszaélés vádjának terhe és következménye alól a Bp. 326. §. 1, 2, és 3. pontja alapján felmenti. A bűnügyi költségek kivételével, az államkincstárt terhelik. A királyi törvényszék Pontincza Lajos vádlottal szemben a bűnvádi eljárást a Bp. 323. §. alapján vád hiányából megszünteti. Elrendeli a kir. törvényszék, hogy ezen ítélet a vádlottak felettes hatóságával már most közöltessék; jogerőre emelkedése után pedig, az összes iratok a netán fenforogni látszó fegyelmi eljárás elbírálása céljából ugyancsak az ö felettes hatóságaihoz áttétessenek.

I n d o k o l á s :

A királyi törvényszék ítéletének indokai a következők:

A jogi indokok előterjesztés előtt, a kir. törvényszék néhány szóval kívánja megvilágítani álláspontját. A kir. törvényszéknek ezen most lefolytatott bűnperben nehéz helyzete, áldatlan munkája volt és feladatát hálátlannak tekinti. Bírói meggyőződésünket és egyéni felfogásunkat ezen bűnpörben összhangzásba hoznunk nem sikerült, megmagyarázzuk, miért.

Mi, a törvényszék tagjai, nemcsak bírák, hanem egyúttal ezen hazának polgárai és hű fiai vagyunk. Mi is érezzük, a mi ezen hazának fájdalmat és keserűséget okoz és mi sziveinkbe is belenyilalik, ha ezen hazán bántalom vagy sérelem követtetik el. Százados tradíció, családi és rokoni kötelékek, szeretet és barátság kapcsai, anyagi és magánérdek ezerszeres szálai kötnek bennünket e honhoz. Hogyne remegett volna meg tehát a mi szívünk és hogyne vett volna erőt rajtunk a kétségbeesés, midőn ez év április hó 20—21-én és az ezt követő napokon ama végzetes események bekövetkeztek. Amidőn láttuk, hogy e hazában a vérkeringés megakadt, amidőn tapasztaltuk, hogy minden jó fia e honnak aggódva leste, hogy a vérkeringés megakadását nem fogja-e a szív működésének megszűnése követni, hogyne ítéltünk volna el és hogyne kárhoztattuk volna el azon mozgalmat, melynek bármi lett volna is célja, végeredményben a hazának válságos, súlyos betegségét idézte elő.

De mi ezen székeken mint bírák ülünk, akár mit mond a mi lelkünk, akármit érez a mi szívünk, akárhogy ítéljük el és kárhoztatjuk azon eseményeket és azok előidézőit, ezen egyéni érzelmeinket itt el kell hallgatnunk.

Ezért nehéz a mi helyzetünk, ezért tekintjük áldatlannak a mi munkánkat és hálátlannak feladatunkat.

Mert egyéni meggyőződésünk ellenére, mint bírák törvénykönyvvel a kezünkben a vádlottakat bűnösöknek ki nem mondhatjuk.

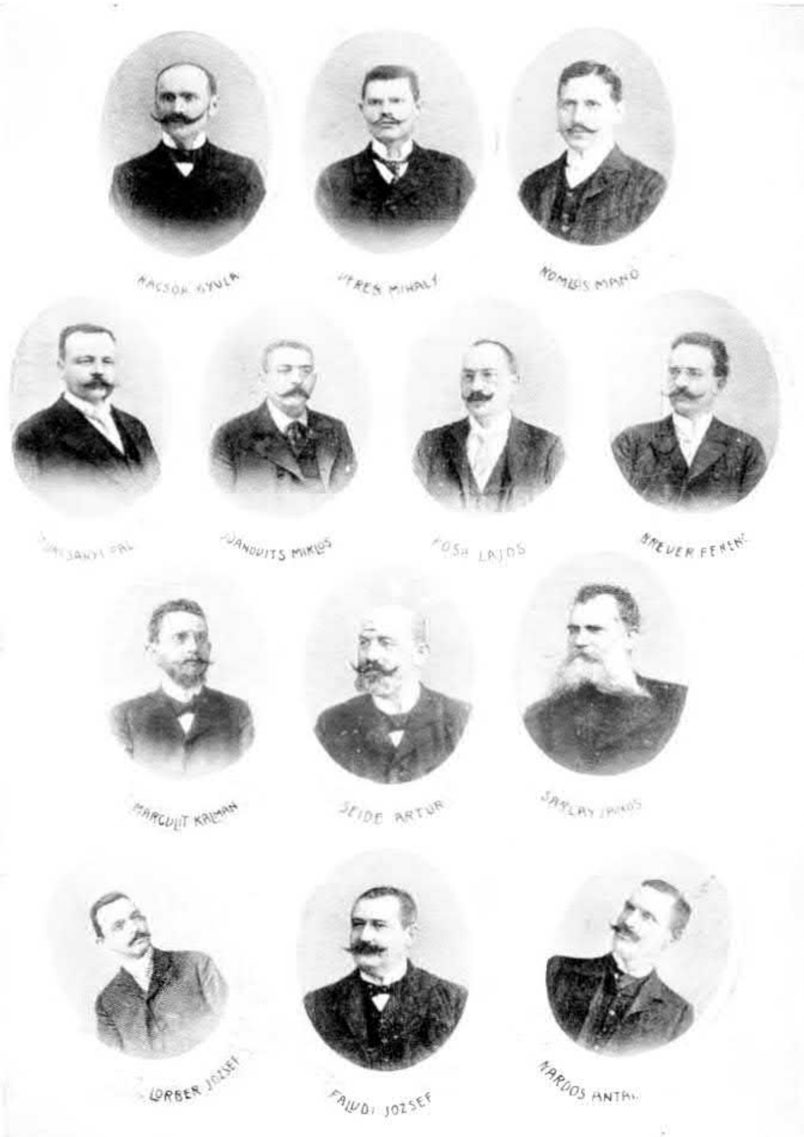
Most pedig áttérek a tulajdonképpeni jogi fejtegetésekre. A kir. törvényszék ezen bűnpörben a megejtett főtárgyalás alapján tényként a következőket állapította meg: Az államvasúti alkalmazottak körében régibb idő óta mozgalom indult meg, melynek az volt a

célja, hogy szolgálati viszonyaik bizonyos tekintetben rendeztessenek. Továbbá megállapította a királyi törvényszék, hogy ezen mozgalommal kapcsolatban a folyó évi április hó tizenkilencedikén Sarlay János, Turcsányi Pál, Lorber József vádlottak állásuktól felfüggesztettek, Faludy József vádlott pedig áthelyeztetett. Harmadszor, hogy ugyanozon nap esti óráiban a rákosi rendező pályaudvaron az úgynevezett vasúti sztrájk tényleg kiütött. A következő napon, vagyis április 20-án pedig az általános vasúti sztrájk országszerte bekövetkezett. Negyedszer megállapította a törvényszék tényként, hogy ezen általános sztrájk, vagy munkabeszüntetéssel kapcsolatban április 20-án a 13-as vasúti bizottság megalakult. Végül, hogy ezen tizenhármas vasúti bizottságnak az összes vádlottak tagjai voltak, amennyiben az időközben letartóztatott Sarlay János helyében Potincza Lajos vádlott lépett. A kir. ügyészség vádlottakat, mint köztisztviselőket, a btkv. 480—481. §-ban tiltott, hivatali hatalommal való visszaélés bűntettével vádolja. És pedig Sarlay János,t Turcsányi Pált, Lorber Józsefet és Margulit Kálmánt a btkv. 69. §-ának 1. pontja szerint mint felbújtókat, a többi vádlottakat, Potincza Lajos kivételével, ki ellen a vádat elejtette, — mint bűntetteseket.

A kir. törvényszék ítélete megalkotásánál mindenek előtt azt tette bírálatának tárgyává, hogy a vádbeli cselekmény vádlottakkal szemben képez-e büntetendő cselekményt? A főtárgyalás adataival és a később kifejtendők alapján a kir. törvényszék azon meggyőződésre jutott, hogy a btkv. 480—481. §-ában tiltott hivatali kötelesség teljesítésének megtagadása, amely ezen paragrafusban tiltott cselekmények főalkotó részét képezi, vádlottak működéseiben és ténykedésében nem található. Kötelességteljesítés megtagadása! Tehát megtagadás! Ez a törvény szerint a kardinális kérdés. Nem szenvedhet kétséget, hogy ezen kötelességteljesítés megtagadásának határozott, világos és félre nem érthető alakban kell megnyilvánulnia, hogy azon büntetendő cselekmény valakinek terhére megállapítható legyen.

Tudnunk-e vádlottakkal szemben ilyen adatokat? Szolgáltatott-e a főtárgyalás ilyen kétségtelen és félre nem ismerhető megtagadásra irányuló bizonyítékokat? A kir. törvényszék meggyőződése szerint — nem. Egyetlen tanú, egyetlen okmány, egyetlen beismerés sincs e tekintetben. Vitatható, hogy vádlottak egy része, t. i. azok, akik vidékről engedelem nélkül jöttek, — mert hiszen a budapestiek a sztrájk kitörése előtt részben fel voltak függesztve, részben áthelyezve, a többieket pedig a 20-iki általános munkamegszüntetés tétlensége kényszerítette — nem tekinthetők-e olyanoknak, kik a

Az 1901 évi önyédelmi harc



„13-as békeltető bizottsága", egyszersmind fölmentett vádlottai.

munka, illetve a kötelségteljesítését félbeszakították? De a *félbeszakítás, munkamegszüntetés, munka- kötelességteljesítés abbanhagyása és a megtagadás ténye nem egy és azonos.* Nem is szükséges jogásznak és pedig büntető jogásznak lenni, hogy valaki e fogalmak közötti szembeötlő különbséget felismerhesse, stb.

Az írásban kikézbesített I. fokú ítélet a következő:
27311/1904. Pkrsz. 1904.

Ő Felsége a Királynevében!

A budapesti kir. büntető törvényszék az *Oláh András* kir. törvényszéki bíró elnöklete alatt *dr. Füzesséry Zoltán* kir. törvényszéki bíró *dr. Horváth Sándor* kir. törvényszéki albíró, valamint dr. *Bún Károly* és *Surányi Ferencz* kir. törvényszéki aljegyzők, mint jegyzőkönyvezetők részvétele mellett a kir. ügyészségnek 20220. 20221/1904 sz, alatt kelt vádiratában Sarlay János, Seide Artúr, Lorber József, Joanovits Miklós, Rósa Lajos, Margulit Kálmán, Vereb Mihály, Komlós Manó, Potincza Lajos, Breuer Ferencz, Kardso Antal, Turcsányi Pál, Kacsó Gyula és Faludi József vádlottak ellen hivatali hatalommal való visszaélés bűntette miatt foglalt vád fölött, a kir. törvényszéknek 1904 évi 23.009 sz. alatt kelt végzés folytán dr. Geszti Andor kir. ügyész, mint közvádlónak a szabadlábon lévő vádlottaknak dr. Vázsonyi Vilmos, dr. Baracs Marczell, dr. Landler Jenő, dr. Gál Jenő, dr. Bakonyi Samu, dr. Lengyel Zoltán, Eötvös Károly ügyvéd és helyettes dr. Ladányi Ármin ügyvéd jelölt, dr. Rácz Dezső, dr. Polacsek Sándor, dr. Miklós Gyula, dr. Benedek János, dr. Győrffy Gyula, Polónyi Géza ügyvéd, helyettese, dr. Polónyi Dezső ügy-9 és 10-ik napján megtartott nyilvános főtárgyalás alapján a vád és védjelölt, mint védőnek jelenlétében 1904 évi június hó 3. 4. 6. 7. 8. védelem meghallgatása után, következőleg

I. *ítélt:*

A kir. büntetőtörvényszék az 1904 április hó 23-tól 1904 május hó 4-ig előzetes letartóztatásban volt, ez időtől fogva szabadlábon lévő *Sarlay János,* szarvasi (Békés m.) születésű 47 éves ág ev. vallású, budapesti lakos, magyar honos, nős, egy gyermek atyja, vagyontalan, Máv. ellenőr, a Budapest nyugati pályaudvar felfüggesztett II-od főnöke, hadmentes I. r.

II.

1904. évi április hó 24-től 1904 május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon levő *Seide Arthur* 53 éves, r. kath.

vallású, nagyfolkmári (Szepes m.) származású, zágrábi lakos, magyar honos, nős, gyermektelen, vagyontalan, a zágrábi üzletvezetőséghez beosztott máv. főellenőr hadmentes II. r.

III.

1904. április hó 24-től 1904 május hó 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Lorber József* 38 éves izraelita vallású, dénesfalvi (Szepes m.) származású fiumei lakos, magyar honos, nős, 3 gyermek atyja, vagyontalan, hiv. felfüggesztett máv. hivatalnok, hadmentes III. r,

IV.

1904. április hó 24-től 1904 május hó 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Joanovics Miklós* görög keleti vallású, budapesti származású, fiumei lakos, magyar honos, nős, (4 gyermek atyja), vagyontalan, máv. ellenőr hadmentes IV. r.

V.

1904. április hó 24-től 1904 május 4-ig előzetes letartóztatásban volt azóta szabadlábon lévő *Kosa Lajos* kisperü (Kolozs m.) származású, zágrábi lakos, 36 éves, ref. vallású, magyar honos, nős, (1 gyermek atya) vagyontalan, máv. hivatalnok, hadmentes V. r.

VI.

1904. április 24-től 1904 május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Margulit Kálmán* 42 éves izraelita vallású, németegresi (Somogy m.) származású, budapesti lakos, magyar honos, nőtlen, vagyontalan, nyugdíjazott máv. ellenőr, újságszerkesztő, hadmentes VI. r.

VII.

1904. április 24-től 1904. május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő, *Veréb Mihály* 33 éves róm. kath. vallású, törökszentmiklósi származású, rákospalotai lakos, magyar honos, nős, (4 gyermek atyja) vagyontalan, Máv. kocsirendező, hadmentes, VII. r.

VIII.

1904. április 25-től 1904. május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Komlós Manó* 28 éves, izraelita vallású, budapesti születésű, zágrábi lakos, magyar honos, nős (1 gyermek atyja), vagyontalan, máv. mérnök, hadmentes VIII. r.

X.

1904. április 25-től 1904 május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Breuer Ferenc* 42 éves, izraelita, tatai szár-

mazású, budapesti lakos, magyar honos, nős (3 gyermek atyja), vagyontalan, máv. hivatalnok, hadmantes X. r.

XI.

1904. április hó 25-től 1904 május 4-ig előzetesen letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Kardos Antal* 36 éves, róm. kaik. vallású, kapuvári származású, budapesti lakos, magyar honos, nős (3 gyermek atyja), vagyontalan, máv. kocsirendező, hadmentes XI. r.

XII.

1904. április hó 26-tól 1904. május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, ezóta szabadlábon lévő *Turcsányi Pál* 39 éves, róm. kath. vallású, nős (3 gyermek atyja), vagyontalan, állásától felfüggesztett máv. hivatalnok, hadmentes XII. r.

XIII.

1904. április 27-től 1904 május 4-ig előzetesen letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Kacsó Gyula* 36 éves, róm. kath. vallású, nagyenyedi születésű budapesti lakos, magyar honos, nős (gyermektelen) máv. mozdonyvezető, hadmentes XIII. r.

XIV.

és 1904. április 27-től 1904. május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, azóta szabadlábon lévő *Faludi József* 39 éves, róm. kath. vallású, budapesti származású ugyanottani lakos, magyar honos, nős, (5 gyermek atyja) vagyontalan, máv. ellenőr, hadmentes XIV. r. vádlottakat a felbújtói és tettesi minőségben terhűkre rőt s a Btk. 480. §-ba ütköző s a 481. §. szerint minősülő hivatali hatalommal való visszaélés büntette miatt ellenök emelt vádnak terhe és következménye alól a Bp. 326. §-nak 1. 2 és 3. pontjai alapján felmenti.

A felmerül bűnügyi költségek — a gyorsírászati díjak és költségek kivételével — a Bp. 482 §. értelmében a m. kir. államkincstárt terhelik.

IX.

A kir. törvényszék az 1904. április 25-től 1904 május 4-ig előzetes letartóztatásban volt, ezóta szabadlábon lévő Potincza Lajos 36 éves, róm. kath. vallású, abaújszántói származású, budapesti lakos, magyar honos, nős, (3 gyermek atyja), vagyantalan, máv. hivatalnok, hadmentes, IX. r. vádlottal szemben a Bp. 480 §-ban ütköző s a 481 szerint minősülő hivatali hatalommal való visszaélés bűn tette miatt ellene folyamatba tett eljárást a Bp. 323 §-a alapján — vád hiányában — megszünteti.

Ezen ítélet a kir. törvényszék a M. Á. V. igazgatóságával már most közölni, s annak jogerőre emelkedése után az összes iratokat

a netán fegyelmi eljárás megindítása végett, oda megküldeni rendeli.

(Következik az indokolás, mely 31 oldalra terjed, melynek leközlését azért mellőzzük, mert a kir. ítélőtábla úgyis hivatkozik rá, melynek ítéletét teljes egészében hozzuk.)

Az államhatalom csodálkozva nézte a független magyar bíróság felmentő ítéletét. Nem ezt várta. Sőt Ludvigh Gyula Máv. elnökigazgató a fömentett és szolgálatra jelentkezett vasutasokat nem is akarta többé a szolgálatba visszafogadni.

Érdekes megfigyelés. A vádlottak között íme volt római katolikus, görögkeleti, evangélikus, református és zsidó. Szolgától — főtisztviselőig és korai nyugdíjasig, minden rendű-rangú vasutas. De lélekben, gondolkodásban szorosan egybetartozó valamennyi. A bírói emelvény előtt egy-egy agyonhajszolt, kimerült, szomorú, rosszúltáplált, hosszú, felelős szolgálatban elhasznált emberfej mondta ki a szívekbenyilaló szót: „*vagyontalan*“ vagyok. Ez a „*vagyontalan*“ szó, — a bírói bölcsesség előtt — nem volt hatástalan. Akik egész életükön át milliókat szereznek a *„Köz“*-nek s maguk „vagyontalanok“, sőt koldusok lesznek: ezek nem sztrájkoltak, hanem a keserű, puszta életért

önvédelmi harcot folytattak.

* * *

Az elsőfokú felmentés után

Dr. Geszti Andor kir. ügyész megfellebbezte az I. fokú felmentő ítéletet. A kir. ítélőtáblán a vádat Magyarország egyik leghíresebb büntetőjogásza: Dr. Baloghy György kir. főügyészhelyettes (későbbi igazságügy miniszter), képviselte. A törvényszék indokolását a legapróbb részletekig analizálták. Itt-ott változtatással bár, de végeredményben a *felmentőítéletet* hagyták helyben. A kir. ítélőtáblái ítéletet teljes terjedelmében, az alábbiakban közöljük:

7603/B. szám.
1904.

Ő F e l s é g e a K i r á l y n e v é b e n !

A budapesti kir. ítélőtábla.

a hivatali kötelesség megtagadásának büntette miatt vádolt *Sarlay* János, *Seide* Arthur, *Lorber* József, *Joanovics* Miklós, *Kása* Lajos, *Ma rgulit* Kálmán, *Ver eb* Mihály, *Komlós* Manó, *Breuer* Ferenc, Kardos Antal, *Turcsányi* Pál, *Kacsó* Gyula, *Faludt* József és *Potin-*



erdctle Hamuli', Kálmán birtokában. Miklós Imre: „i magyar vasntasság oknyomozá |jrtínslme"

Hieronymi: *Fölmentettek?! Na mégegyszer, teljes gőzzel!!*

c.za Lajos ellen folyamatban tett bűnügyet; melyben a budapesti kir. törvényszék 1904. évi június hó 10-én 27311/904. B. szám alatt*) ítéletet hozott, a kir. ügyésznek Poticza Lajos kivételével, valamenynyi vádlott terhére Faludi József és Margulit Kálmán védőinek, e vádlottak érdekében bejelentett és írásban is beadott fellebbezés

*) Sajtóhiba, mert az I. fokú ítélet nem június 10., hanem június 18-án hozatott meg. (Csupán a főtárgyalás fejeződött be 1904. június 10-én.)

folytán *1904. évi, deczember hó 6. 7. 9-én* tartott nyilvános fellebbviteli főtárgyaláson, melyben *Fenreisz István* t.-elnök, *TiirTc,* Szilárd, *Vaikó Pál, Eördögh András* és *Haupt Albert* ítélőbírák vettek részt, a vád képviseletében *Baloghy György* kir. főügyészi helyettes járt el, viszont a vádlottakat és pedig Sarlay Jánost és Seide Arthurt dr. Vázsonyi Vilmos, Lorber Józsefet dr. Baracs Marczel, Joanovics Miklóst dr. Landler Jenő, Kosa Lajost dr. Gál Jenő, Vereb Mihályt dr. Lengyel Zoltán, Margulit Kálmánt dr. Bakonyi Sámuel, Breuer Ferencet dr. Polacsek Sándor, Kardos Antalt dr. Miklós Gyula Turcsányi Pált dr. Benedek János, Kacsó Gyulát dr. Landler Jenő, Faludi Józsefet dr. Polónyi Dezső, Polónyi Géza helyettese és Komlós Manót Olsavszky Lajos közvédő képviselte, a jegyzőkönyvet pedig dr. Stolcz Jakab tanácsjegyző vezette. A vád és védelem meghallgatása után vizsgálat alá vevén a következően

ítélt:

A kir. ítélőtábla az I.-ső bíróság ítéletének fellebbezett részét a Bp. 326 §. 2. pontra való hivatkozással helybenhagyja.

A Poticza Lajos vádlottról rendelkező nem fellebbezett részét az ítéletnek nem érinti.

Faludi József vádlott védője a Bp. 384.§a. 4. 11. és 9. pontjára alapított fellebbezést jelentette be az Ítélet ellen.

A védő ugyanis elsősorban azt panaszolta, hogy védettje Budapestről Mezőlaborczra helyeztetvén át a vádba tett cselekményt csakis ez utóbbi helyen követhetvén el, a budapesti kir. törvényszék nem volt illetékes az ügyben Faludi József vádlottra vonatkozólag eljárni, amiből kifolyólag hatáskörét túllépte azzal, hogy e vádlottal szemben eljárt és ítéletet hozott.

Ez a panasz részben nem érvényesíthető, részben pedig alaptalan.

A Bp. 274. §-a értelmében a főtárgyalás elrendelése után az eljáró bíróság illetéktelensége miatt az ügy áttételének helye nincsen; a Bp. 281. §. utolsó bekezdése szerint pedig, a közvetlen idézést rendelő végzés ellen a terhelt nem tehet illetékességi kifogást.

Nyilvánvaló, tehát, hogyha még volna is némi alapja annak az előadásnak, hogy Faludi József vádlott a bűncselekményt nem Budapesten, hanem Mező-Laborczon követte el, mintahogy valójában nincsen, mert a védő maga sem állította, hogy védettje április 19-től 24-ig napjáig ott tartózkodott volna, — ez a panasz a közvetlen idézés elrendelése után, sikerrel többé nem érvényesíthető.

Ami pedig a bíróság illetéktelenségéből annak hatásköri túllépé-

sére vont következtetésre alapított panaszt illeti, ezt a kir. ítélő tábla azért találta alaptalannak, mert az illetékesség kérdése a bírói hatáskörrel csak annyiban van kapcsolatban, hogy illetékes bíróság csak az lehet, amelynek hatáskörébe van utalva a vádba tett bűncselekmény elbírálása, de viszont a rendes illetékességgel ellátott bíróság köréből is kivonható a cselekmény elbírálása, egy hasonló hatáskörrel bíró bíróság által, tehát az illetékes bíróság elől való elvonása az ügynek: nem egyértelmű a hatáskör megsértésével.

Hogy pedig a budapesti kir. büntetőtörvényszék hatáskörrel bír Btk. 480. és 481. §-aiban meghatározott bűncselekményekre ez, az É. L. T. világos rendelkezéseivel szemben, vita tárgyává sem tehető.

Panaszolta továbbá a védő, hogy ebben az ügyben az ő védettjével szemben közvetlen idézésnek helye nem volt, mert ennek feltételei hiányoztak.

Ez a panasz azonban figyelembevehető nem volt. A Bp. 384. §. *2.* bekezdése szerint perorvoslatnak csak akkor van helye, ha vádlott, vagy védője — a közvetlen idézés elrendelése miatt — a törvényszéktől a főtárgyaláson eredmény nélkül kér orvoslást.

A jelen esetben ez nem történt meg. dr. Vázsonyi Vilmos védő a főtárgyalás megnyitása után tiltakozott ugyan azon feltevés ellen, hogy a vádlottak a vizsgáló bíró előtt, bűncselekmény elkövetését beismerték volna, — de sem ő, sem védőtársai és különösen nem Polónyi Géza védő helyettese, a közvetlen idézés elrendelését nem sérelmezték és nem kérték, hogy a bíróság a tárgyalás félbeszakításával vizsgálatot rendeljen el, vagyhogy az ügy a Bp. XV. fejezetében megírt eljárásra utasítassék, — sőt maguk a védők elállottak, részben azoknak a bizonyítékoknak felvételétől is, amelyeknek a fő-részben azoknak a bizonyítékoknak felvételétől is amelyeknek a főtárgyaláson való beszerzését maguk is indítványozták. De különben, még ha ilyen értelmű indítvány dacára is, a kir. törvényszék a főtárgyalást megtartotta és Faludi Józsefre vonatkozóan is Ítéletet hozott, semmiségi okul ez akkor sem szolgálhatna, mert az a körülmény, hogy a közvetlen idézés elredelése a vádlottak beismerésére alapíttatott, az ítélethozatalra befolyást nem gyakorolt, már pedig ez a perorvoslat Bp. 384. §. 3-ik bekezdéséhez képest — sikerrel csak ilyen esetben érvényesíthető.

Végül ugyanezen okokból ugyanilyen elbánás alá esett a Bp. S85. §. 9. pontjára alapított fellebbezés is, mert hogy Marton Gyula tanúkihallgatása elrendeltetett, valamint, hogy az is elrendeltetett,

hogy az április hó 18-át megelőző eseményekről tudó tanuk kihallgattassanak az ítélethozatalra befolyást nem gyakorolt.

Az ügy érdemében

A kir. törvényszék, az ítéletében abból indul ki, hogy a m. kir. államvasutak alkalmazottai közhivatalnokoknak tekinthetők nem lévén, a Btk. 480. és 481. §-§-aiban meghatározott büntetendő cselekményf el sem követhetik.

A kir. törvényszék ily értelmű jogi érvelését főleg arra fekteti, hogy a törvényhozás tudatosan hagyta ki a m kir. államvasutak alkalmazottait a btk. 461. §-ban felsorolt közhivatalnokok közül, mert ott, ahol velük foglalkozni kívántak, a törvényben külön fejezetbe vette őket, de különben is közhatósági teendőket nem végezvén, közhivatalnokoknak már ez okból sem tekinthetők.

A kir. Ítélőtábla ezt a jogi álláspontot tévesnek ismerte fel.

Bp. 461. §-a általánosságban felállít egy szabályt, amely irányadó annak meghatározásánál, hogy kik azok akik közhivatalnokoknak tekintendők, vagyis kimondja, hogy mindazok akik az állam közigazgatási igazságszolgáltatási, vagy valamely törvényhatóság, vagy község hatósági teendőjének teljesítésére kötelezvék; de nyomban kiterjesztést is tesz, amikor felsorolja azokat, akik a törvény eme meghatározása alá nem is esnek, de a törvény értelmében mégis közhivatalnokoknak tekintendők.

Az a körülmény tehát, hogy a m. kir. államvasiti alkalmazott, a közhivatalnokoknak tekintendők második csoportjában felemlítve nincsen a kir. törvényszék által, csak akkor hozhatott volna fel elfogadható jogi érvül, ha a m. kir. államvasuti alkalmazottak hivatalos teendőinek minőségénél fogva, a most említett törvényhely első meghatározásai valamelyikébe beleilleszthetők nem volnának.

Hogy pedig ennek épen semmi akadálya nincsen ez már abból is következik, hogy a *magyar állam, amikor a vasutait létesítette és azokat üzembe tartja, nem mind kizárólag üzleti vállalkozó szereteti, hanem eme ténye által a magyar állam politikai fennálásának egyik biztosítékát rakta le,, amelynek épségben való fenntartása, fejlesztése nem pusztán az üzleti előnyök sikerében leli meg végcélját, hanem olyan állami érdekű közigazgatási tevékenység, amely ez ország közgazdasági életének fokozására, a közbiztonságnak és honvédelmének megerősítésére szolgál.*

Kétségtelen tehát, hogy a magyar állam, közigazgatási teendői-

nek egyik nagy fontosságú ágát látja el a vasutainak üzembe tartásával s az arravaló felügyelet gyakorlásával, amiből viszont következik, hogy mindazok, akik eme állami érdek megvalósítása céljából a magyar állam által alkalmaztatnák, ennek megbízásából, közhatósági teendőket végeznek és így közhivatálnokoknák tekintendők.

Nem játszik itt döntő szerepet az a körülmény, hogy a m. kir. államvasutak alkalmazottai az 1883: I. t. ez. továbbá az 1893: IV. t. ez. első szakaszában helyet nem találtak, hogy továbbá az állami tisztviselőkkel szemben adókedvezményeket illetően talán háttérbe szoríttatnak, hogy továbbá nyugdíj alapjuk és szabályzatuk az állami tisztviselőkétől eltérő, valamint, hogy milyen esküt kell letenniök, mert egyrészt büntetőjogi értelemben nem csak az a közhivatalnok,. akit az állam alkalmaz és illetménnyel ellát, vagy nyugdíját ő fizeti, hanem az, akit a Btk. 461. §-ban megjelölt közhatósági teendőt végez, tekintet nélkül arra, hogy állami alkalmazott-e és hogy ellátásáról az állam vagy más hatóság gondoskodik — s, hogy az esküt mily alakban teszi le az alkalmazásba vehetés végett, amely utóbbi esetben a lényeg csak az s a büntető bíróság csak azt vizsgálja, hogy a közhivatalnok attól nyert-e megbízatást hivatali kötelességeinek teljesítésére, aki erre feljogosítva volt.

Ép úgy nem döntheti meg ennek az érvnek a helyességét az sem, hogy egyes hatóságok a m. k. államvasutak alkalmazottait állami tisztviselőknek el nem ismerték — valamint az sem, hogy felmondás útján elbocsájthatók — mert a közhivatalnok nem egyértelmű az állami alkalmazottal, de viszont vannak közhivatalnokok is akik szolgálatból minden további eljárás nélkül elbocsájthatók.

Ezeknek kiemelése után és hivatkozva a m. kir. Curiának 58. sz. döntvényében is kifejezésére jutott s a kir. Ítélőtábla jogi álláspontját támogató érveire, nem lehet kétséges az, hogy a m. kir. államvasuti alkalmazottak alanyai lehetnek a Btk. 480. és 481. §-ában meghatározott bűncselekményeknek.

Ezek után a kir. ítélőtábla csak azzal foglalkozott, hogy be van-e bizonyítva a vádlottak ellenében az, hogy 1904. évi, április 19-től hivatali kötelességeiknek teljesítését megtagadták, illetve ennek megtagadására ez alatt az idő alatt, valakit felbújtottak? vagy végül a kötelességük teljesítését megtagadó alkalmazottaknak ezt a tevékenységét előmozdították vagy könnyítették?

Mindenek előtt kijelenti a kir. ítélőtábla, hogy azokkal az eseményekkel és ténykedéssekkel amelyek a vádiratban határozottan megjelölt napokon kívül estek, csak annyiban foglalkozott, hogy

ezekből tényként megállapította azt, hogy a vasúti alkalmazottak országos mozgalmat indítottak a fizetéseiknek rendezése végett és gyűléseket tartottak a budapesti alkalmazottak is s a megállapodás az volt, hogy április 20-án egy országos nagygyűlést tartanak, ahol kívánságaikat megvitatják s az illetékes helyre juttatják; mert ennek az ügynek keretében az egyes vádlottak terhére mérlegelhetők nem voltak azok a ténykedések, amelyek ápril. hó 19-ikét megelőzően történtek, még akkor sem, ha valamelyik vádlottnak a ténykedése a büntető törvénykönyv tilalma alá esnék is, — mert e tekintetben vád nem emeltetett.

Reá kellett tehát térni egyenesen az április hó 19-ik napjának a délutánjára, amely időtől fogva a vádtárgyává tett cselekmények állítólag elkövettetettek.

Seide Arthur és Komlós Manó vádlott, e nap délután, Lorber József, Joanovits Miklós és Kosa Lajos ez nap este utaztak el Zágrábból, illetve Fiúméból Budapestre, a hová 20-án megérkeztek.

Sarlay János, Turcsányi Pál és Faludy József ápril. hó 19-én szolgálatban voltak este 6—7 óráig amikor előbbi kettő állásától felfüggesztetett — utóbbi pedig itteni szolgálata alól felmentetvén Mező-Laborczra helyeztetett át, ahová 48 óra alatt kellett volna elutaznia.

Vereb Mihály 19-én szolgálatban nem volt, mert szabadnapos volt, Kacsó Gyula pedig 19-én és 20-án szabadságon volt. Kardos Antal Breuer Ferencz pedig 19-én szolgálatot teljesítettek.

Margulit Kálmán vádlottat illetően pedig ez a nap teljesen közömbös, mert mint nyugalmazott tisztviselő szolgálatot egyáltalában nem teljesíthetett.

El kellett tehát bánni elsősorban azzal a váddal, hogy április hó 19-én a Rákos rendező-pályaudvaron történtek előidézésében, vagy is abban, hogy az ottani alkalmazottak hivatalos kötelezettségüknek teljesítését megtagadták a vádlottak közül ki és milyen tevékenységgel járult hozzá?

E tekintetben a kir. ítélőtábla bizonyított tényként azt állapította meg, hogy április hó 19-én este a vádlottak közül csak Turcsányi Pál vádlott volt a pályaudvaron, mert a legtávolabbi adat sem merült fel arra nézve, de vádlottak nagyrészénél a lehetősége is ki volt zárva annak, hogy az ottani alkalmazottakkal közvetlenül érintkezzék, közvetett érintkezésről pedig a per adatai nem szóllanak.

Vukov József rákos-rendezői-pályaudvar főnökének vallomásából tényként azt állapította meg a kir. ítélőtábla, hogy Turcsányi

Pál vádlottat a tanú, távbeszélő útján hívta ki a pályaudvarra, hogy fefüggesztő határozatot néki kézbesítse, ami 7 óra 50 perczkor meg is történt. E közben az ott egybegyűlt 2—300 főre menő vasúti alkalmazott megtudván Turcsányi felfüggesztését, az oda érkezett Turcsányi a felhívásukra azt mondta, Bauer Károly vallomása szerint „mindenki cselekedjék lelkiismerete szerint“ majd mikor a pályaudvarra beérkező 165-ös számú vonatot zászlókkal és lámpákkal a tömeg leintette, s valaki ezek közül azt hangoztatta, „hogy ha embereinket felfüggesztik, mi sem dolgozunk tovább“, amit a tömeg magáévá tevén, a rákosi rendezőpályaudvaron a munkát beszüntettették. vonatok onnan tovább nem mentek.

Turcsányi ez alatt az irodában volt, majd amikor onnan kijött a tömeg hallani kívánta, mire ő kijelentette, hogy „itt nincs helye annak, hogy önökhöz beszéljek, ne bolondozzanak“ majd pedig mikor a vonat elindulását a munkát megtagadó tömeg akadályozta, Turcsányi kérte őket, hogy a vonatot eresszék be mert ő is be akarna vele menni Budapestre, de még azt is mondta, hogy várjanak két napig, akkor lesz a nagygyűlés addig ne csináljanak semmit, ez azonban mit sem használt, mert a tömeg a vonat elindítását meg nem engedte.

Kétségtelen ugyan, hogy a fékevesztett tömegnek ebben a magatartásában megnyilatkozó akaratából, Turcsányi Pál a helyzetnek veszélyes komolyságára kellett, hogy következtessen és kétségtelen az is, hogy csakis a szolgálati érdekeknek a szemelőtt tartása mellett, kötelessége lett volna úgy hivatali tekintélyét és népszerűségét mint azt a szónoki tehetségét, amelynek tanúj elét a felebbviteli főtárgyaláson bemutatta, arra használni, hogy az alantas állású és műveltségű alkalmazottakat veszélyt magában hordozó terveitől visszatartsa; ennek az elmulasztása azonban — bár ez hivatali megbízhatóságára jellemző — büntetendő cselekményt nem képez, még pedig annál inkább nem a vád értelmében, mert most vázolt tényállásból egyáltalában nem ismerhető fel oly ténykedés, amelyből arra lehetne következtetni, hogy ez a vádlott bírta volna reá az alkalmazottakat arra, hogy a kötelességeik teljesítését abbahagyják, a vonatokat megállítsák, sőt azt kellet megállapítani, hogy ha lanyha módon is, de tényleg mutatott olyan igyekezetei, amellyel vissza akarta a tömeget terelni a rendes munkakörbe.

A kir. főügyész részéről utalás történt a mai felebbviteli főtárgyaláson arra a körülményre, hogy a hetes számú jelzés ez alkalommal adott le, amely jelzésnek a jelentősége abban áll, hogy en-

nek elhangzása esetén, — amely egyik állomásról csak a következő-re adatik le, minden vonat megállítandó; összefüggésben áll a rákosrendező pályaudvaron történtekkel, oly vonatkozásban, hogy ez a jelzés a vasutakon a munka beszüntetését egy állítólagos előző összebeszélés folytán — jelezte, amely jelzés Turcsányi Pál tevékenységére volna visszavezethető. Tény az, hogy ez a hetes jelzés leadott; Bauer Káraly tanú vallomása szerint este 9 óra tájban; jött pedig a jelzés Budapest felől, de hogy hol adatott le, azt megállapítani nem lehetett, de a tanú vallomása szerint annyi bizonyos, hogy Rákoson nem.

De bárhol is adatott is le ez a jelzés, az eljárás adatai semmi bizonyítékot nem szolgáltattak arra nézve, hogy ezt Turcsányi tette volna, vagy, hogy az ő közreműködése ebbe belejátszott volna, sőt Bauer Károly tanú vallomása szerint, az előbbi esetnek a lehetősége is kizártnak látszik, mert az ő észlelete szerint Turcsányi a jelzőkészülékhez közel sem volt, s ott, mások, mint a felügyelet alá helyezett távirászok, jelzést le nem adhattak.

Ha pedig nem lehetett azt megállapítani, hogy ezt a 7-es jelzést Turcsányi adta le, úgy ebből ennek a vádlottnak az ez úton elkövetett állítólagos felbúj tására sem lehet alaposan következtetni.

Ebből folyólag a kir. főügyész részéről előterjesztett amaz indítványnak a teljesítése, hogy a hetes jelzésre vonatkozó utasítás beszereztessék, amint amely az ügy elbírálására befolyást nem gyakorol, a kir. ítélőtábla által a Bp. 393. §. 1. pontja alapján megtagadtatok.

A többi vádlottaknak április 19-én állítólagos elkövetett felbújtatásával a kir. ítélőtábla bővebben nem foglalkozhatott, mert a vád részéről e tekintetben tényállás elő nem terjesztetett.

Vissza kellett már most térni Seide Arthur, Komlós Manó, Joanovics Miklós és Kosa Lajos vádlottaknak arra a cselekedményére, hogy székhelyükről eltávoztak.

Nem volt vitás az, hogy ezek a vádlottak valamennyien engedély nélkül távoztak el székhelyükről, még pedig azért, hogy az április 20-án tervezett nagygyűlésen megjelenhessenek.

Tény ugyan, hogy a rendőrség ezt a nagygyűlést április hó 19-én nem engedélyezte, tény továbbá az is, Földesy és Justh táviratilag igyekeztek Seide Arthur vádlottat arról értesíteni, hogy a nagygyűlés engedélyezve nincsen, viszont azonban a felebbviteli főtárgyaláson felolvasott eme két távirat feladási idejéből azt kellett megállapítani, hogy a Seide Arthur vádlott a táviratok feladási idejében már

útra kelt s azok tartamáról nem értesülhetett, tehát abban a tudatban lehetett, hogy a nagygyűlés meg lesz tartva.

De ha még kellő időben értesült volna is a betiltásról s ennek daczára még is eltávozott volna, ez magában véve csak arra mutat, hogy annak tudatában távozott el, hogy felsőbbségének tilalmát megszegi, de pusztán így magában ez a tett nem azonos a hivatali kötelességnek büntetőjogi értelemben való megtagadásával, mert ez csak abban az estben volna ebben a ténykedésben felismerhető, ha az alkalmozottaknak egy működési körzetéből való oly tömege távozott volna el tervszerűen, amely körülményből félreismerhetetlenül következtetni kellett és lehetett volna arra, hogy a közforgalom le nem bonyolítható, s hogy az már ez okból fenakad; ez a tervszerűség és összebeszélés pedig megállapítható annál kevésbé volt, mert nincs megczáfolva ezeknek a vádlottaknak az a védekezése, hogy csak épen egy napra óhajtottak távozni s nincs bizonyíték arra nézve se, hogy az eltávozásra valakit reábírtak, valamint az sem, hogy a vasúti forgalom a zágrábi üzletvezetőség területén ez okból szűnt volna meg.

Tényként fogadta el továbbá a kir. ítélőtábla, az első bíróság Ítéletében foglalt azt a megállapítást is, hogy a vasúti forgalom 19-éről 20-ikára országszerte megszűnt s hogy 20-án már a vasúti alkalmazottak nagy tömege érkezett fel Budapestre a nagygyűlésre, valamint azt is, hogy a vádlottak április hó 20-án egy bizottságnak lettek a tagjaivá, amely „a 13-mas bizottság“ nevét nyerte.

A vád szerint ennek a bizottságnak a feladata az volt, hogy a beállott kényszerhelyzetet felhasználva, a vasúti alkalmazottak követeléseinek érvényt szerezzen oly módon, hogy a munkáknak országszerte való beszüntetését létrehozza, hogy továbbá működésével, a sztrájk fenállását istápolja s tagjai a hivatali kötelességük teljesítésének egyidejűleg megtagadásával, kitartásra bírja a munkát abbahagyó tömeget.

A védelem pedig azt vitatta, hogy ennek a bizottságnak semmi más czélja nem volt, mint az, hogy a tömeget visszatérésre bírja s bűnbocsánatot eszközöljön ki számukra.

Mérlegelni kellett tehát az okot, az adatokat egyenként és összegségükben, amelyek a vád és védelem részéről a tekintetben bizonyítékul felhozattak.

És habár a kir. főügyészség a mai felebbviteli főtárgyaláson kifejezést is adott annak a véleménynek, hogy a felbujtásra irányuló vád tarthatatlannak jelentkezik, ezzel a váddal is kellett foglalkozni, mert az ítélet perorvoslattal támadván meg a miatt, mert a fel-

bújtással vádoltak felmentettek, a fellebbezés pedig e tekintetben vissza nem vonatott.

A vád habár kifejezetten a reábírási cselekményt a 13-as bizottság tagjaira nézve, — sem a vádiratban, sem a vádbeszédben meg jelölte — a felbújtást, az országszerte való felhajtást, az iratokból kivehetőleg, azoknak a sürgönyöknek tartalmára alapítja, amelyek a 13-as bizottság neve alatt leadattak és azokra amelyek a 48. napló alatt elfekvő sürgönyzési naplókban megörökítve vannak.

Annyi bizonyos, hogy 48. napló alatt levő sürgönyzési naplókban foglalt hivatalos úton leadott sürgönyök tartalma, a fenforgó viszonyok között alkalmasoknak jelentkeztek arra, hogy az ország különböző részeiben tartózkodó vasúti alkalmazottak, a munka abbahagyására reábírja, hogy azonban ezeket a sürgönyöket a vádlottak adták volna fel — bizonyíték nemcsak hogy nem nyújtott, de még az sem volt megállapítható, hogy az ország melyik vasúti állomásán adták fel ezek a táviratok.

„13-as bizottság11 aláírással ellátott (IV. alatti) s a kir. főügyészség indítványa folytán a felebbviteli főtárgyalás során felolvasott sürgönyök, akkor adattak fel Budapesten, amikor a vasúti sztrájk országszerte tartott s ezeknek a tartalmából kivehető célzata is oda irányul, hogy a munkát abbanhagyó alkalmazottakat kitartásra bírják.

A kir. ítélőtábla ezeknek a sürgönyöknek a felolvasását s azok tartamára a vádlottaknak a meghallgatását azért rendelte el, mert az ügy lényegére nagy befolyásúaknak jelentkeztek.

Minthogy azonban a vádlottak határozottan tagadták, hogy a 13-as bizottság ilyen sürgönyöknek a feladását elhatározta volna és tagadta azt is, hogy sürgönyöket ők fogalmazták volna és ők adták íe, vagy ezzel bárkit is megbíztak volna — és minthogy másrészről gyanuokok merültek fel arra nézve is, hogy a vasúti sztrájk tartaltalma alatt hamis aláírással ellátott sürgönyök tényleg adattak fel:

a feladott sürgönyök tehát tényleg értéktelennek bizonyultak a vád szempontjából is és így nem alkalmasak annak a támogatására, hogy a vádlottak — ezek útján akár felbújtatás, akár bűnsegédi tevékenységet fejtettek volna ki.

Nagy fontosságot tulajdonított a kir. ítélőtábla annak megállapítását illetően, hogy a 13-as bizottság milyen célzattal alakult meg?

Nem lehet kétséges, hogy a közhivatalnokoknak is meg van a törvényben gyökerező az a joguk, hogy anyagi és szolgálati viszonyaiknak javítására törekedjenek, valamint az is, hogy amennyiben a szolgálati érdekek megengedhetővé teszik, összejöveteleket tartsanak,

írásba foglalják kérelmüket és az illetékes tényezők elé juttassák; — de viszont másrészt nyilvánvaló, hogy a szolgálati érdekek figyelmen kívül hagyása mellett, a fegyelem és függelem kapcsait nem csak meglazítják, de szét rombolják csak azért, hogy egy kényszer helyzetet teremtsenek, amelynek veszélyes tartamát kihasználni igyekeznek, a saját felfogásuk szerint talán indokolt, de az ő sorsukat intéző hatóságok nézete szerint nem teljesíthető követelések megszerzésére, és nyilvánvaló az is, hogy egy kötelességének teljesítését olyképen megtagadó közhivatalnok tömegnek az élére való állása, akár közhivatalnokok kívánsága folytán, akár önelhatározásból, vagy a véletlen különös esélye folytán, abból a czélból, hogy a kötelességüket megtagadók ezt a kényszerhelyzetet a kötelesség teljesítésének megtagadását, tovább folytassák, amellett kitartsanak, bűncselekmény tényálladékát szintén magában foglalja — de csak akkor, ha a mozgalom élére álló, vagy állók, ily irányú tevékenysége a tömegre befolyással volt.

Közelebbi adatok nem szereztettek be, — és talán be sem voltak szerezhetők, hogy az a vasúti alkalmazottakból alakult tömeg, amely itt Budapesten az úgynevezett strike tanyán egybegyűlt és napokig együtt maradt, székhelyeikről mily czélzattal és mily körülmények között távozott el, de az bizonyos, hogy szolgálatot napokon át nem teljesítettek s az idegenek — a vasúti forgalom szünetelése miatt nem is teljesítettek.

Ennek a tömegnek állott élére a 13-as bizottság a megejtett választás következtében.

A kir. ítélőtábla, bár nem járulhatott annak megerősítéséhez, amit az első bíróság az ítéletének indokolásában kifejezésre jutatott, hogy a 13-as bizottságnak megalakulása a fenforgó körülmények között szükséges és kívánatos lett volna, de sőt, hogy e nélkül a kibontakozás lehetőségére gondolni sem lehetett volna, mert miként azt mutatta a kibontakozás; épen a 13-as bizottság eltávolítása után történt meg, de meg másrészt ezzel a kijelentéssel megerősítést nyerne az a felfogás, hogy a közhivatalnokoknak a hivatalból való engedély nélküli elmaradása hasonló esetekben elfogadható indokokkal bírna, de mégis az alábbiakban vizsgálat tárgyává tette ezt a ténykedést a tekintetben, hogy ez bűncselekményt képez-e?

A vádlottaknak a védekezése az, hogy a tömeg élére állásuknak a főczélja az volt, hogy a tömeget a munkába visszatereljék, ez azonban az ő akaratukon kívül álló körülményeknél fogva sikerrel azért nem járt, mert a tömegre hatni képesek nem voltak.

A vádlottaknak a ténykedése miatt, mint bizottságé, tehát április 20-iki napja óta, csak azoknak a tanúknak a vallomásából állapítható meg, akik velük érintkeztek s akik magatartásukat figyelemmel kísérhették.

Tanúk, vannak névszerint Wilheim Adolf, Székács Antal, Dózsa Miklós, Radó Richárd, akik jelen voltak a Demokrata körben, amikor oda megérkezett az a hír, hogy a vasúti sztrike kiütött s akik azt bizonyították, hogy a vádlottak közül — akik jelen voltak — nagyon meg voltak lepve és kétségbeesetten nagy szerencsétlenségnek jelezték ezt, az ő ügyükre nézve.

A kir. ítélőtáblának nem volt oka arra, hogy ezeknek a tanúknak a szavahihetőségét kétségbe vonhassa, ezeknek tehát hitelt kellett adni. Ha pedig tisztán megáll az a tény, hogy a vádlottak nagy része ily szerencsétlenségnek tartották, mikor a forgalom megszűnését megtudták, úgy arra jogos következtetést vonni, hogy a vádlottak eme áldatlan helyzetnek a további fentartása végett szövetkeztek és ezt a megteremtett kényszerhelyzetet az állammal szemben érvényesíteni akarták, — csak akkor lehetne, ha támpontok merültek volna fel a tekintetben, hogy a vádlottaknak ez a nyilatkozata s a strike hírének hatása tettetés és képmutatás volt volna.

A 13-as bizottságnak felismerhető tevékenysége ott kezdődött amikor Vörös László nyugalmazott államtitkár, a miniszterelnök és a kereskedelmi miniszter felkérésére érintkezésbe lépett a bizottsággal a czélból, hogy a vasúti forgalom a rendes mederben vissza tereitessék.

Vörös Lászlónak azt az ajánlatát, amelyet tett a kibontakozásra nézve a vádlottak a maguk részéről nyomban elfogadták, és hogy ezt tényleg keresztül akarták a tömegnél is hajtani, bizonyíték erre Hock János országgyűlési képviselő vallomása is, aki tanúsította, hogy a vádlottak közül Sarlai és Faludi is kérték a tanút, hogy intézzen beszédet a tömeghez, hogy Vörös László javaslatait fogadja el és térjen vissza a munkába, amit a tanú meg is ígért, de mielőtt megtehette volna a tömeg visszautasította a javaslatot. Április hó 21- én azonban még is megkísérelte a tömeget észretéríteni, beszélt velük, de eredményre nem vezetett. Ezen tanú vallomása szerint is a vádlottak semmiféle lehetetlen feltételeket nem szabtak sőt a tanú szerint oly békés irányzatuk volt, hogy többek között Seide Artur vádlott 20-án amint Budapestre érkezett s megtudta, hogy a strike kiütött nyomban kijelentette, hogy bármilyen elfogadható feltételeket elfogadnak, csak béke legyen.

Hogy pedig vádlottak Vörös László javaslatát a tömeg elé terjesztették, még pedig oly módon, hogy sem ellene, sem mellette nem nyilatkoztak, mint ahogy megállapításszerűleg elhatározva volt az kétségtelen; mert Fazekas Imre, Pollák Ede, dr. Zsoldos Frigyes, Fuchs Dávid, Hock János, Dózsa Miksa és Radó Richard tanuk vallomása szerint a vádlottak békés álláspontjuk miatt a tömeg lehurogta, árulóknak nevezte sőt agyonütéssel fenyegette.

Ez volt a vádlottaknak elsőnapi szereplése s ez volt az eljárásuknak eredménye.

A most ismertetett tényállásból pedig oly tevékenységet, amely arra irányult volna, hogy a tömeg a munka megtagadása mellett kitartson, vagy hogy ez a tömeg febújtás folytán még növekedjék, megállapítani nem lehetett a vádlottak terhére, de sőt miként az első bíróság is helyesen megállapította ebből jogosan következtethető arra, hogy a tömegre semmiféle befolyást gyakorolni nem tudtak, amire nézve Vörös László és Hock János tanúknak a vallomása is ezzel megegyezik.

Felhozatott, hogy a vádlottaknak félre kellett volna állani, ha azt látták, hogy a tömegre nem tudnak befolyást gyakorolni, mert a vád nézete szerint a munka megtagadásának további tartama is megszűnt volna, mint a hogy tényleg véget is ért a strike, amikor vádlottak onnan eltávolíttattak.

A kir. Ítélőtábla ezen eshetőségekkel, bővebben azért nem foglalkoztak, mert bizonytalan eredményekből, egy bizonyos tényre jogosan következtethetni nem lehet — és a vádlottaknak a további együtt maradása, csak akkor esnék a büntetőtörvénykönyv tilalma alá, ha a további ténykedésük egy oly fordulatot vett volna, amely ellentétben eddigi magatartásukkal — nem a kibontakozás sürgősségét és lehetőségét tartotta volna szem előtt, — hanem a munka megtagadóknak a bűntettben való kitartását mozdította volna elő.

Erre nézve azonban, az eljárásuk további folyamán sem merült fel épen semmi bizonyíték, de sőt Vörös László, Dobjeczky Sándor és Hock János vallomásából az állapítható meg, hogy továbbra is kísérleteket tettek, hogy a tömeg a munkába visszatérjen és minden igyekezetük arra irányult, hogy a munkát megtagadók tömege rendes foglalkozáshoz visszatérjen.

Igaz, hogy van a vádlottak cselekményének egy másik oldala is, amely némi árnyat vet a békés irányú eljárásokra, t. i., hogy bizonyos feltételek ígéretével vállalkoztak arra, hogy a tömeget visszatérítik, amelyek helyessége azért nem erősíthető meg, mert a közhi-

vatalnok, mikor maga a jogrendet megzavarja, sőt bűncselekményt követ el, nincs joga ahhoz, hogy bizonyos kikötésekkel álljon elő a czélból, hogy a jogrendet helyreállítása s a bűncselekmény folytatását abbanhagyja — s így annak a tömegnek sem volt joga ahhoz, hogy ily feltételekkel álljon elő az állammal szemben, s így a vádlottaknak, mint akiknek nagy része műveltségénél és állásánál fogva a tömeg felett állott, fel kellett volna világosítani őket, hogy kikötéseknek és feltételek szabásának a munkába való visszatérésért helye nincs; ámde az, hogy ezt nem tették, de sőt a feltételek kikötését részben magukévá tették, büntetőjogilag terhökre azért nem mérlegelhető, mert az egész országot fenyegető ezen veszélyes helyzetnek, amelynek minden további percze tetőzte és gyarapította a közre úgy mint az egyesekre háramló nagy hátrányt — ennek a megszüntetése érdekében minden oly utat és módot fel kellett használni, amely rendes viszonyok mellett előforduló szórványos és helyi mozgalmoktól feltétlenül mellőzhető, — ott azonban sikerrel kecsegtető volt; de különben is nem a vádlottak szabtak feltételeket, hanem a tömeg feltételeit tolmácsolták, amelynek részbeni teljesítésétől remélték a jogrend helyreállítását.

Nem lehetett itt az egyes vádlottak terhére felhozott körülményeket oly súlyban mérlegeim, amint azok a bíróság elé állítva megjelenve azokkal érintkezni akart Kacsó Gyula vádlott kitessékelte onnan a tanút, sőt Sarlay is eltávolítani igyekezett onnan a tanút, mert maga Dobjeczki is azt adta elő, hogy ezek a vádlottak a tettüket azzal indokolták, hogy a tömeget esetleg felzavarja s a rendőrség fog közbe lépni és, hogy ez tényleg ezért történt így, megczáíolva nem lett.

Margulit Kálmán vádlottat illetően különösen terhelőknek látszottak azok a sürgönyök, amelyeket ő saját beismerése szerint április hó 19-én délután adott fel, amelynek tartalmából a vidékieknek arra kellett következtetni, hogy április 20-án a nagygyűlés meg lesz tartva, valamint felebbviteli főtárgyaláson felolvasott az a sürgöny is, amelyet a strike tartalma alatt a kis-kunhalasi alkalmazottakhoz állítólag intézett.

Minthogy azonban Margulit Kálmának az a védekezése, hogy a nagygyűlésre vonatkozó sürgönyöket oly időben fogalmazta meg küldötte el a távíró hivatalba, amikor még tudomása nem volt arról, hogy a nagygyűlés megtartását a rendőrség meg nem engedte, nem csak megczáfolva nem lett, — de Sarlay vádlott ama vallomásával, hogy a rendőrségi értesítést az esti órákban vették kézhez — táma-

gatva is van; Margulit Kálmán vádlottra nézve ez a körülmény terhelő adatként mérlegelhető nem volt.

A kis-kunhalasi sürgöny pedig elvesztette a terhelő jellegét, mert a vádlott kijelentette, hogy ezt a sürgönyt tudtán és akaratán kívül adta fel, az ő nevében valaki, és hogy először más név volt a sürgöny fogalmazványa alá írva és nem Margulit Kálmán vádlotté, arról a kir. ítélőtábla is meggyőződött és igy hitelt kellett adni a vádlott ama kijelentésének, hogy a sürgöny az ő nevével való visszaélés mellett adatott fel.

Az első bíróság ítéletében kifejezést adott ugyan annak a véleménynek, hogy Margulit Kálmán a napló 47. alatt csatolt lapjában olyan hangú felhívást adott közre, amelynek izgató tartalma alig vitatható, de már a kir. törvényszék helyesen mutatott arra reé, hogy Margulitnak ez a cselekménye e per keretében nem tartozik s az itt hátrányára be sem tudható.

A többi vádlott terhére valamely különleges tevékenység a 13-as bizottság működése alatt, a vád részéről sem emeltetvén ki ezzel ezzel itt foglalkozni sem lehetett, de még is annyit szükségesnek tartott a kir. Ítélőtábla e helyütt felemlíteni, hogy Faludi József vádlottat illetőleg is csak annyiban vizsgálta meg a vádat, hogy ezt a vádlottat a Btk. 69. §. 1. vagy 2-ik pontja szerint való bűnrészesesség terhelte-e, mert kétségtelen tényként lett megállapítva, hogy április hó 19-én itteni állásától felfüggesztvén, eddig alkalmaztatása helyén hivatali kötelességet nem teljesíthetett — s innen felfüggesztésétől számított 48 óra alatt kellett volna elutazni, tehát ez alatt az idő alatt a hivatali kötelesség megtagadását maga részéről el sem követhette, — hogy pedig ez idő után szolgálatra nem jelentkezett a kijelölt székhelyén — a forgalom szünetelése indokolja, ha pedig Budapesten nem jelentkezett szolgálat végett ez legfeljebb fegyelmi úton megtorolható cselekményt képez.

Minthogy pedig a már kifejezettek szerint Sarlay János, Turcsányi Pál, Lorber József, Faludi József és Margulit Kálmán vádlottakkal szemben nem bizonyítottatott egy oly ténykedés, amely arra irányult volna, hogy a vasúti alkalmazottak büntetendő bűncselekmény elkövetését előmozdították, vagy könnyítették volna — őket az ellenük elemeit vád alól a Bp. 326. §. 2-ik pontjának megfelelően

fel kellett menteni.

Megmaradt most már a többi vádlottnak az a cselekménye, hogy a 13-as bizottságnak fenállása alatt hivatali kötelességeiket

tényleg nem teljesítették és ennek megkezdése végett nem jelentkeztek.

Vukov állomásfőnök és Kolossá Géza rendőrfelügyelő vallomásából megállapítható volt az, hogy úgy a Rákos-rendező-pályaudvar oda eleinte egyáltalában nem, később pedig csak igazolvánnyal lehetett a vasúti alkalmazottaknak bejutni, míg a 181. és 182. számú őrházaknál senkit sem eresztettek be.

Vereb Mihály, Kardos Antal, Kacsó Gyula vádlottak azzal védekeztek, hogy ők a szolgálat teljesítése végett jelentkezni akartak, azonban szolgálati helyeikre be nem juthattak.

Minthogy pedig Vukov József tanú megerősíti Vereb Mihálynak a védekezését, mert e tanú vallomása szerint a rendőrség és katonaság a pályaudvarra senkit sem eresztett be április 20-án és ha Vereb jelentkezett is, szolgálati helyére be nem juthatott; mint hogy továbbá Kolossá Géza vallomása szerint is csak bizonyos megjelölt helyeken lehetett a pályaudvarra és a fűtőházhoz bejutni és másrészt e tanú vallomása szerint az olyanokat, akikről azt tudatták, hogy „sztrájkolt“, azt akkor visszautasították, el kellett Kacsó Gyula és Kardos Antal vádlottaknak azt a védekezését fogadni, hogy szolgálattétel végett jelentkezni óhajtottak, de visszautasíttattak a rendőrség részéről.

Ezek szerint tehát erre a három vádlottra nézve nem lévén bizonyítva, hogy kötelességeinek teljesítését megtagadták volna, de sőt inkább azt kellett valónak elfogadni, hogy elhatározásukon kívül álló okból nem teljesíthették:

Őket az ellenük emelt vád alól ez alapon fel kellett menteni.

Bizonyos azonban az, hogy Seide Arthur, Komlós Manó, Joanovits Miklós, Kósa Lajos és Breuer Ferencz vádlottak a bizottság fennállásának tartama alatt szolgálatot nem teljesíthettek és meg sem kísérelték azt, hogy ilyet teljesíthessenek.

A kérdés most már azon fordult meg, hogy maga ez a tény, bűncselekmény tényálladékát megállapíthatja-e?

A kir. ítélőtábla jogi álláspontja szerint, az egyes közhivatalnokoknak, akár hanyagságból való egyszerű elmaradása, akár rövidebb, akár hosszabb időtartamra nem azonos a hivatali kötelesség megtagadásának vétségével és csak akkor vállhatik azzá, ha akár magánszemély akár a felsőbbség rendelete folytán a közhivatalnok olyan hivatalos teendőre kap felhívást, amelyről tudja, hogy azt teljesíteni azonnal kötelességében áll, s ezt a hivatalos cselekményt, magától oly módon hárítják el, hogy azt teljesíteni egyáltalában nem akarja

s intézkedést sem tesz, hogy azt helyette más teljesítse vagyis a törvény szavaival élve azt elfogadható ok nélkül megtagadja.

A hivatali kötelesség teljesítésének elmulasztása, halogatása miként az első bíróság az ítéletében helyesen kifejtette, a fegyelmi törvények lapjaira tartozik.

Azt azonban nem osztja a kir. ítélőtábla, hogy a Btk. 481. §-ban körülírt büntetendő cselekmény csak oly feltételek fenforgása mellett létesülhetne, mint a btkv. 480. §-ában meghatározott bűncselekmény, vagyis hogy felhívásnak kell irányulni a hivatali kötelesség teljesítésére és csak ennek sikertelensége után következik be a bűncselekmény.

Mert amikor a törvényhozás egy súlyosabb nemű bűncselekmény tényálladékát az összebeszélés tényére alapította, nyilvánvaló, hogy ebben az összebeszélés fogalmában felölelni kívánta mind azokat a kellékeket, amely ebben valójában benne is foglaltatnak, t. i. azt tervszerű és minden eshetőségekkel számotvető, akadályok lehetőségét kizáró és csupán a terv végrehajtásának kivételét szem előtt tartó akaratot.

Ilyen összebeszélésnél tehát s a tervnek oly módon való kivitelében, hogy a közhivatalnokok, egy tömege a felsöbbség tudta és engedelme nélkül székhelyéről is eltávozik, — nyilvánvaló, hogy megnyilatkozik az a tudat, amely szerint a hivatali kötelességüket minden körülmények között megtagadják és eleve megteremtettek egy oly helyzetet, amely fogva sem egyesek sem a felsöbbség rendelkezésére állani nem akar — mert a lehetőségét is kizárták annak, hogy ily felhívás hozzájuk intéztethessék.

Vizsgálni kellett tehát, hogy ilyen összebeszélés tényleg megtörtént-e, és ha nem — a Bp. 480. §. szempontjából — felhívás történt-e, az utóbb említett vádiatokhoz?

Ennek az ítéletnek a során már reámutatott a kir. ítélőtábla arra, hogy Seide Arthur, Kosa Lajos és Komlós Manó Zágrábból utaztak fel engedély nélkül Budapestre a per adatai szerint 3-an. Míg Joanovits Fiuméből. Hogy azért utaztak volna el, mert összebszéltek volna a czélból, hogy hivatali kötelességeiket megtagadják, adat fel nem merült.

Volt ugyan erre némi gyanúok abból a sürgönyből merítve, amelyet a miskolczi üzletvezető az itteni igazgatósághoz beküldött amely szerint ily összebeszélés útján eltávozás kilátásba helyeztetett, de miután Seide Arthur kijelentette, hogy ez a sürgöny egy hamisít-

vány s az ő tudatokon kívül adatott fel — a gyanú bizonyíték erejére nem emelkedett.

Hogy mint egyesekhez felhívás intéztetett volna a tekintetben, hogy bizonyos hivatali kötelességet teljesítsenek akár Zágrábban és Fiúméban, akár itt Budapesten bizonyíték szintén nincsen.

Ilyen körülmények között nem lehetett bizonyítottnak venni azt, hogy Budapesten való tartózkodásuk is oly összebeszélés tényén alapult, amely tudat, a hivatali kötelesség megtagadására irányult és így az ő hivatalból való távozásuk és kimaradásuk pusztán fegyelmi úton látszik megtorolhatónak.

Végül Beuer Ferencz vádlottra nézve sem vitás, hogy a 13-as bizottság fenállásának tartama alatt szolgálatot nem teljesített.

Hogy ezt azért nem tette, mert valaki összebeszélt volna bizonyíték nem szolgáltatott, valamint arra sem, hogy felhívás intéztetett volna hozzá oly irányban, hogy hivatali teendőjét végezze s így az ő mulasztása sem több, mint azé a közhivatalnoké, aki indokolatlanul elmarad a hivatalából.

Nem lévén tehát a vádlottak ellenében bizonyítva, hogy büntetendő cselekményt követtek el, valamennyit fel kellett menteni a vád alól, vagyis az első bíróság ítéletét ez alapon kellett helybenhagyni.

Ebből kifolyólag a kir. ítélőtábla előtt tárgytalanná vált annak a további fejtegetése is, hogy a jelen esetben a Btk. 82. §-ának alkalmazhatási feltételei fenforogtak volna-e vagy sem?

A kir. főügyészség a felebbviteli főtárgyaláson a bizonyítás kiegészítése iránt tett indítvány, amelynek teljesítését a kir. ítélőtábla részben foganatosította, a már kellő helyen kiemelt indokok alapján, részben pedig megtagadta, mert az ügy elbírálása befolyást, úgy sem gyakorolt volna.

Mert a fellebbviteli tárgyalás során bemutatott sürgöny másolatoknak több súly, mint a hasonló tartalmú eredetieknek tulajdonítható úgy sem volt, hogy ezeknek pedig mily értéke volt arra már utalás történt.

A bemutatott eskü mintának a felolvasását azért mellőzte a kir. Ítélőtábla, mert amiként már az ügy érdemében is kifejtette, nem lényeges az, hogy a vádlottak milyen esküt tettek le alkalmaztatásukba vételkor.

Pesta Frigyes tanúnak a kihallgatását pedig azért nem rendelte

el, mert ennek a rendőrség előtt tett vallomása ezzel az üggyel szoros kapcsolatban nincsen, valamint nincsen annak a táviratnak sem, amelyet Lorber állítólag Seidéhez intézett.

Végül nem hagyhatta a kir. ítélőtábla megjegyzés nélkül, a főtárgyalási jegyzőkönyvben foglalt s a főtárgyalási elnök részéről, az ítélet kihirdetése után különösen hangoztatott azokat a kijelentéseket, amelyek a bírói függetlenségnek ebben a perben való hangoztatását eltekintve attól, hogy a közvélemény melyiket karolja fel jobban, a bírói függetlenségnek megőrzése egyforma kötelessége és az ilyen kijelentések a bíróság tekintélyének megóvása érdekében, ha nem is czéltévesztők, de legalább is nem szükségesek.

Budapest, 1904. évi deczember hó 9.

Frenreisz István s. k.
h. elnök.

Vaikó Pál s. k.
előadó.

A királyi Kúria kimondja az utolsó szót.

33772.
B. 1905.
6080.
B. 1905.

Ő Felsége a király nevében, a Magyar királyi Kúria!

A hivatali kötelesség megtagadásának büntette miatt vádolt Sarlay János, Seide Arthur, Lorber József, Joanovits Miklós, Kosa Lajos, Margulit Kálmán, Vereb Mihály, Komlósi Manó, Breuer Ferencz, Kardos Antal, Turcsányi Pál, Kacsó Gyula, Faludi József és Potincza Lajos ellen a budapesti kir. btő. törvényszék előtt folyamatba tett és ugyanott 1904. évi június hó 18-án 27311 sz. a., a bpesti kir. ítélőtábla által pedig a kir. ügyészségnek, továbbá Faludi József és Margulit Kálmán vádlottak védőinek felebbezésére 1904. évi deczember hó 9-én 7603. sz. a. kelt ítélettel elintézett bűnvádi pert, a kir. főügyésznek a Bp. 385. §-ának 1. a pontjára és Faludi József vádlott védőjének a B. P. 384. §.4. és 11. pontjára alapított semmiségi panasza folytán 1905. évi június hó 21 napján tartott nyilvános tárgyalás alapján, a koronaügyésznek és a védőnek meghallgatása után 1905. évi június 23-án vizsgálat alá vévén, következő VÉGZÉST HOZOTT: Faludi József vádlott védőjének semmiségi panasza visszautasíttatik, a kir. főügyésznek semmiségi panasza pedig elutasít-

tátik. — *Indokok:* Dr Polónyi Dezső, mint Faludy József vádlottnak védője azért jelentette be semmiségi panaszt a Bp. 384. §-ának 4. és 11. pontja alapján mert: 1-ször nevezett vádlott Budapestről Mező-laborczra áthelyeztetvén, a vádbeli cselekményt csak ott követhette el, s így a bpesti kir. btő. törvényszék nem volt illetékes abban az ügyben eljárni Faludy József vádlottra vonatkozóan, miből folyólag a kir. Ítélőtábla is túllépte illetékessége körét, midőn az illetéktelen első fokú bíróság Ítéltét felülvizsgálta; 2-szor az elsőfokú bíróság a Bp. 381. §-ában meghatározott feltételek fenn nem forgása dacára, nevezett vádlottal szemben közvetlen idézés alapján tartotta meg a főtárgyalást és hozott Ítéletet s a kir. ítélőtábla mégis ezen törvény-szerű vád nélkül hozott ítéletet érdemben felülvizsgálta. — Noha ezt a semmiségi panaszt a védő kir. Curia előtt visszavonta, mint-hogy azonban a nevezett vádlottnak a Bp. 394. és 430. §-ai szerint a visszavonáshoz megkivántató beleegyezését nem mutatta ki: ennél-fogva a szóban levő perorvoslat elbírálása alá veendő, egyszer-smind pedig annak megjegyzésével, hogy hivatalból figyelembe ve-endő semmiségi ok nem forog fenn, a Bp. 434. §-ának harmadik be-kezdése értelmében visszautasítandó volt azért, mert a védő az érin-tett alaki semmiségi okokat már az első fokú bíróság ítélete ellen használta felebbezésben hozta fel, de a kir. ítélőtábla azoknak figye-lembe vételét Ítélete szerint mellőzte, s mert e körülménynél fogva ugyanezek a semmiségi okok a Bp. 428. §-ának második bekezdése szerint semmiségi panasszal már nem érvényesíthetők, miből folyóan a kir. ítélőtábla illetékessége körét illetően a perorvoslat használha-tása ki van zárva. — A vádlottak felmentése miatt a kir. főügyész által a Bp. 385. §-ának 1. a; pontja alapján bejelentett semmiségi panasz alaptalan, mert a kir. ítélőtábla által valónak elfogadott té-nyek alapján, az okból ugyanott okszerűen levont következtetés sze-rint vádlottak irányában a btk. 480 481. §-aiban ütköző vagy a bün-tető törvény súlya alá eső egyéb büntetendő cselekmény tényállladé-ka meg nem állapítható, s mert ehhez képest a kir. ítélőtábla, mely-nek ténymegállapításai a Bp. 437. §-ának első bekezdése értelmében a kir. Curia határozatának is alapjául veendő — a büntető törvény megfelelő rendelkezését nem alkalmazta tévesen, midőn vádlottakat büntetendő cselekményt megállapító tények hiányában: a vád alól felmentette. — Ezeknél fogva a panaszolt anyagi semmiségi ok nem forogván fenn, az

arra fektetett semmiségí panasz a Bp. 437 §-ának negyedik bekezdése értelmében elutasítandó volt.

Kelt Budapesten, 1905 évi június hó 23 napján *Oberschall* Adolf s. k. *Dojariu* Tamás s. k. előadó (P. H.)

Jelen másolat hiteléül

MACHILL
kiadó.

A felmentés jogerőre emelése.

33772 sz.
1905 B.

Végzés.

A kir. btő. tszék hivatali kötelesség megtagadásának bűntettével vádolt Sarlay János és tsai bűnügyében hozott 7603/904 sz. II. bir. ítéletet, tekintve hogy a semmiségi panaszokat a kir. curia 6080/905-el- illetve visszautasította: jogerősnek mondja ki, egyúttal az összes iratokat a netáni fegyelmi eljárás folyamatba tétele végett a máv. igazgatósághoz átteszi.

Budapesten, a kir. btő. tszéknek 1905. évi július 9-én tartott üléséből.

olvashatálan aláírás elnök. *Dr. Szitár* jegyző.

* * *

A miskolci üzletvezetőség július 4-én 18.557/1. sz. értesítette Faludi József ellenőrt arról, hogy az igazgatóság őt 122.648/A. I. sz. rendeletével Kassa állomásról a Budapest balparti üzletvezetőség területére visszahelyezte. Visszatartott félfizetés címén, egyidejűleg 1890 koronát utalt vissza, mely levonás után 1466 K 89 fillérre zsugorodván, a kassai fizetőpénztámál Faludinak kifizettetett. Faludi hazajött. Ezzel elült a felzaklatott idők utolsó akkordja is. Felülről az időközben megváltozott kormányon is belátták, hogy a 13—14 ártatlan ember meghurcolásáért is kár volt. Különben is a gróf Tisza-kormány bukása, illetve Hieronymi Károly után, Vörös László lett a kereskedelmi miniszter, aki már a vasutassztrájk idején is a vasutasok és a kormány között közvetített és a vasutasok melegszívű barátja volt. Most már nem tiltották, hanem megengedték, hogy a vasutasság végre egy táborba tömörüljün és adja elő panaszát. Gróf Batthyányi Tivadar és Vörös László érdeme volt, hogy az önvédelmi harcot folytatott vasutasok teljes amnesztiát kaptak.

2. FEJEZET

A vasúti „sztrájk“ tanulságai. — Hieronymi Károly kereskedelmi miniszter. — Vörös László kereskedelmi miniszter. — A vasutas egyesületek keletkezése.

Az 1904. évi „sztrájk“ tanulságai.

XIII. Leó pápa, a vatikáni levéltár megnyitási ünnepélyén, a következő intelmet intézte a jelenlevő kutatókhoz: *„Mindent megírjanak, semmit el ne hallgassanak, — akár kedvező a pápaságra, akár nem,* — mert *nem csak az hazudik, aki az igazságot megmásítja,* hanem *az is, aki az igazságot elhallgatja.“*)*

Itt fekszik tehát előttünk a vasúti *„sztrájk“,* a maga teljes őszinte valóságában. Sem jobbra, — sem balra nem takartunk le semmit. Emberek jószándékát kétségbevonnunk nem lehet, mert azokat, akik a vonatot megállították: a bírói fórumok fölmentették. Akik pedig a rend megóvása érdekében, szigorhoz és elrettenő példához folyamodtak, kötelességget véltek teljesíteni.

Ez utóbbiak részére a tanulság az, hogy *„többet ésszel, mint erővel* az előbbiek részére pedig a tanulság az, hogy igaz ugyan: *„szükség törvényt bont“,* de ezzel ártatlan harmadiknak kárt okozni, soha nem szabad. Örök mementóként lebegjen szemünk előtt:

a Haza minden előtt!

A vasutasok mélységes hazaszeretetét, — még e sajnálatos esettel kapcsolatban is, — lehetetlen meg nem látni. Ugyanis a szociáldemokraták arra az esetre, ha a vasutasok belépnek a pártba, vagyis letérnek a nemzeti alapról: *általános sztrájkkal akarták „támogatni“ a vasutasokat* és ez esetben *Tisza kormánya azönnál megbukott volna.* És íme a vasutasok keresztény erkölcse és *hazafias érzése, ridegen visszautasította a nemzetközi ajánlatot és inkább koplaltak, de megindították a forgalmat.*

*) Balla Antal: *„A Magyar Országgyűlés története*“ 1867—1927. Előszó.

Helyre kell igazítani ezúttal azt a történeti tévhitet, hogy „*Tisza István gróf erős kézzel letörte a vasúti sztrájkot*

Tájékozatlan és hiszékeny emberek persze, a m. kir. államvasutasoknak katonai szolgálatra való bevonultatásában látták az *„erős kezet“,* mely a történelem ténymegállapítása szerint a legkétségbeejtőbb sakkhúzás volt, amit életében Tisza elkövetett. Ugyanis a bevonultatás még tetézte a fejetlenséget, mert Magyarország valamennyi vasutasát (már aki katona volt) bevonultatták, holott *a szünet csak a Máv.-on volt.* Ezzel a forgalmat megállították ott is, ahol rendben ment minden. A bevonulás után derült ki, hogy sok állomásfőnök sajnos, (mint családfenntartó póttartalékos) *közlegény,* ezzel szemben igen sok málházó (szolga) őrmester és szakaszvezető. Sok fütő volt tizedes és sok mozdonyvezető közlegény. Már most, *ha a katonai fegyelem* került volna érvényre: *a főnök söpri ki az irodát és a mozdonyvezető tüzel,* ha pedig vasúti fegyelem érvényes, akkor: hol van Tisza István bevonultató erős kezének értelme?

A kényszerszünetet nem a vasutasok, hanem a *megértés hiánya* hozta létre. Megszűnésében *a hónapvégi nincstelenség és a hazaszeretet volt* a mindenható erő.

Amikor évről-évre 60—80 *millió korona* évi tiszta üzleti fölösleget ért el az az éjjel-nappal dolgozó, keresztény erkölcsi alapon álló, derék, béketűrő, fegyelmezett második hadsereg, akkor ezeknek az önvédelmi harcba való kergetése, — a jóhiszeműség elismerése mellett is — a legnagyobb hiba volt.

Mert micsoda baj keletkezett volna abból, ha azon a betiltott országos vasutas gyűlésen a vasutasok jól kisírták volna magukat? Micsoda veszély származott volna abból, ha ott egy memorandumot szerkesztenek és tovább kérelmeznek? Semmi!

Ez az országos csapás és szégyen semmi esetre sem.





HIERONYMI KÁROLY

valóságos belső titkos tanácsos, 1903. november 3-tól 1905. junius 18-ig és 1910. január 17-től 1911. május 4-ig kereskedelemügyi m. kir. miniszter, (ezt megelőzőleg 1882-től 1891. június 30-ig az Osztrák Magyar Államvasuttársaság vezérigazgatója, 1892. évben a legfőbb állami számszék elnöke, 1892. november 19-től—1895. január 15-ig m. kir. belügyminiszter.)

legnagyobb vasúti miniszter volt valamennyi között. Bölcsője a vasúton ringott. Édesapja*) építette ugyanis Magyarország legelső vasútját: a *pozsony-nagy szombati lóvasutat*, melyet 1872. október 10-től kezdve, mint gőzüzemű vasutat használnak.

Két ízben volt kereskedelmi miniszter. Első miniszterségének idejére esett a vasutasok *1904. évi április 19—24-ig tartott önvédelmi harca,**)* mely ezt a kiváló, szociális érzékű minisztert kedvezőtlen megvilágításba állította. A történeti igazságnak tartozunk, amikor maga igazi valóságában ismertetjük Hieronymi miniszter életét.

*) Hieronymi Ottó Ferenc kir. igazgató, főmérnök. (1. 71. old. utolsó sor.)
**) (1. 373. és a következő oldalakon.)

Az a csodálatos ívelésű pálya, mely Hieronymi Károlynak jutott osztályrészül, egész tanulmány.

Ki volt Hieronymi Károly?

1836. október 1-én Budán született. Gimnáziumi tanulmányait Pozsonyban, N.-Szombatban, majd Budapesten végezte. A műegyetemről kikerülve, 1856-ban építészeti növendék lett Buda városánál, ez állástól csakhamar megvált s mint tagosító mérnök működött Máramarosmegyében 1861-ig. Ez évben megválasztották Máramarosmegye főmérnökévé. 1867-ben Mikó Imre gróf közlekedésügyi minister mellé elnöki titkárrá nevezték ki. 1868-ban osztálytanácsos, 1872-ben ministeri tanácsos lett, ugyanezen évben megbizatott az államtitkári teendőkkel. 1874. október 20-án államtitkári helyettessé nevezték ki. 1875-ben a zsombolyai kerület képviselővé választotta, amely kerületet 18 évig képviselte. 1882-ben megvált államtitkári állásától és az osztrák-magyar államvasutak magyarországi vonalainak igazgatósági elnöke lett, mely állást a társaság magyar vonalainak megváltásáig töltötte be. Ő Felsége ekkor a II. oszt. Lipót-renddel tüntette ki. Több önálló művet írt és számos kisebb értekezése jelent meg a magyar mérnök- és építész-egylet közlönyében, mely egyesületnek eleinte igazgatója, azután titkára és közel 10 évig alelnöke volt. Gajzágó Salamon nyugállományba lépése után az állami főszámszék elnökévé neveztetett ki, a mely állástól csakhamar megvált, midőn a Wekerle-kabinet alakulásakor a belügyi tárcza átvételére kérték föl. Ezen minőségben az egyházpolitikai törvényjavaslatok az állami anyakönyvekre vonatkozó részét ő dolgoztatta ki és parlamentben hathatósan védelmezte. A közigazgatási bíróságokról szóló törvény is alatta készült és a fővárosi elöljáróságok reformját ő vitte keresztül. A Wekerle-kabinettel ő is lemondott tárczájárói, mire a valóságos belső titkos tanácsosi czímet nyerte. Midőn 1895-ben a „Magyar agrár- és járadékbank“ létesült, δ lett ezen új intézet elnöke. A korábbi országgyűlésen a zsombolyait, majd ministersége alatt a kolozsvári kerületet képviselte. 1896-ban Arad városát hódította el az ellenzéktől. Elnöke volt a vízügyi bizottságnak.

1898. évben, az Andrássy csoporttal és Szilágy Dezsővel kivált a szabadelvű pártból, ahová csak a Széli kormány kinevezése után lépett vissza. 1903. november 3-án Tisza István gróf kabinetjében elvállalta a kereskedelmi tárcát.

Ismerte a vasutat és a vasutasságot. 1867-től 1882. évig a közmunka- és közlekedési minisztériumban alig volt ügyirat, melyen líieronymi nevét, éles látókörre való javítások mellett meg ne találtuk volna. (Arcképe alatti aláírása is onnan való.) 1882-től—1891-ig, mint az Osztrák Magyar Állam vasúttársaság vezérigazgatója, minden percét a vasutasok és a vasutasságnak szentelte. Benne a Steg alkalmazottai igazán édesapjukat tisztelték. Még Baross Gáborra is oly nagy hatással volt, hogy keresztül tudta nála vinni, hogy az átadott személyzetét Baross 1891-ben két rangfokkal magasabb fizetéssel vette át a Máv.-hoz.

Baross inkább vállalta az ezernyi nyilat is, amit feléje röpítettek emiatt, de nem tudott Hieronyminak ellentmondani, mert belátta, hogy Hieronymi szociális érveit megdönteni nem lehet. Ha Hieronymira hallgatott volna Tisza István gróf és Lukács László, — sohase' érte volna az országot az a letörölhetetlen nagy szégyen, hogy a világ legpontosabb vasútja *4 napig szünetelt.*

De le kell venni Hieronymi emléke előtt minden vasutasnak a a kalapját, mert az ő becsületes jószándékát Lukács László pénzügyminiszter hiúsította meg.

Hieronymi még éjjel is fogadta a vasutasok küldöttségét. Két nap múlva, vasárnapra adott terminust a válaszadásra. Tisza és Lukács a választ úgy értelmezték, hogy letartóztatták a vasutasok 13-as bizottságát.

Talán ennek hatása alatt Tisza István pártját, köztük Hieronymit is, az 1905-iki választáson a vasutasok buktatták meg. 1910. január 17-én a Khuen Hédervári kabinetben újból elvállalta a kereskedelmi tárcát, mint a „Nemzeti Munkapárt" képviselője.

Még másfél év sem telt el: 1911. május 4-én 75 éves korában meghalt.

Felesége Várady Borbély Gabriella, gyermekei Karola férjezett apsai Mihályi Florentné, Pál, — a korán elhúnyt vasúti és hajózási főfelügyelő és Mariska.

1911. május 6-án d. u. 4 órakor temették a Nemzeti Muzeum csarnokából a kerepesi temetőbe. A kereskedelmi minisztérium tisztviselői álltak díszőrséget ravatalánál. Várady L. Árpád püspök temette.

Legyen áldott az emlékezete!

V. ö M. kir Orsz. Levéltár, 1868—1882. évi közm.- és közL min. irataival és Sturm Albert: *„Országgyűlési Almanach"* 1897—1901. és az egykorú napilapok.





FARÁDI VÖRÖS LÁSZLÓ
valóságos belső titkos tanácsos, 1905. június 18—1906. április 8-ig
kereskedelemügyi m. kir. miniszter.

Nálánál senki sem ismerte jobban Magyarországon a vasutat és a vasutasokat. Ez a magyarázata annak, hogy amikor 1904. április 19-én a Kárpátoktól az Adriáig megálltak a M. Á. V. összes vonatai, — Tisza István gróf miniszterelnök, Hieronymi Károly kereskedelmi miniszter és Lukács László pénzügyminiszter minden reménye: *Vörös László,* az akkor már nyugalomban volt államtitkár, orsz. képviselő volt.

Vörös nemcsak végtelenül nyugodt, hanem föl- és lefelé egyaránt a közbecsülésnek örvendő, szociális érzékű, nagyszerű, gyakorlati ember volt. Az elkeseredés oroszlánketrecébe tehát bizalommal küldték, mert tudták, hogy a magyar vasutasság rajongva szereti. Még, ha Tisza István küldi is, a vasutasok hisznek benne, mert érdekeiket is tiszta szívvel és lélekkel képviseli. A békekötés elsősorban, a kormány érdeke lévén, a helyzet kulcsa: *Vörös László* volt.

A 13-as békítő bizottságot mégis letartóztatták és a büntetőbíróság elé állították. Mert Vörös László félreállt. Sem fölfelé, sem lefelé nem volt megértés. így Vörös Lászlónak tökéletesen igaza volt, *„csakazértis“* céltalan törekvését sem fölfelé, sem lefelé nem honorálta. Az igazságnak és bölcsességnek nincs szüksége olcsó népszerűségre, sem vállveregetésre. Vörös lelki nagysága és puritán jelleme átragyog a feledés homályán.

Ki volt Vörös László?

Arad város polgármesterének 1849. június 8-án született gyermeke. A magyar szabadságharc diadalmas idejében Dombegyháza pusztán látta meg a napvilágot. Egy hónap múlva Damjanich volt az aradi vár parancsnoka. Három hónap sem telt el és már Damjanich János legendás hősünk, ugyanott vértanú halált szenvedett.

Az abszolítizmus idején Vörösék Aradon maradtak.

A középiskoláit Aradon, jogi tanulmányait pedig Nagy-Váradon végezte. A volt közmunka- és közlekedésügyi ministeriumban 1871-ben segédfogalmazóvá, 1873-ban fogalmazóvá, 1879-ben titkárrá,
1889-ben pedig osztálytanácsossá nevezték ki. Mindvégig a vasúti szakosztályban működött, a hol a vasútengedélyezési ügyeket intézte. 1881—1884-ig a magyar északkeleti vasút felügyelő bizottságának tagja volt s 1882-ben póttagja lett az államvasutak igazgatótanácsának, 1884-ben a budapest-pécsi vasút kormánybiztosává s még ez évben az államvasutak gépgyára és a diósgyőri vas- és aczélgyár felügyelő bizottságának tagjává, majd 1887-ben államvasutak összülésének póttagjává, a vasúti tisztképző tanfolyamon a történelem rendes tanárává és egyúttal a tanfolyam kormánybiztosává, 1888-ban pedig a posta- és távirdatisztképző tanfolyam kormánybiztosává neveztetett ki. Nemsokára e tanfolyamok felügyelő bizottságának helyettes elnöke lett. E két tanfolyamnak egyúttal megteremtője és szervezője volt, mely érdemeit maga Baross Gábor is, több ízben elismerte s főkép e téren való sikereinek köszönhette, hogy 1892-ben

a II. oszt. vaskoronarenddel tüntették ki. Erélyének volt eredménye az is, hogy a közlekedési tanfolyamok, már fennállásuk első éveiben saját külön díszes palotájukban helyezkedtek el. Ministeri tanácsossá 1893-ban lépett elő s a következő évben, a mikor Reiszig államtitkár a belügyministeriumba ment át, a vasúti szakosztályra nézve államtitkári hatáskörrel ruháztatott fel. 1895. február 5-én pedig államtitkárrá nevezték ki. Tagja volt a székesfőváros törvényhatósági bizottságának is. Része volt a fővárosi villamos hálózat megteremtésében, a melynek azután kormánybiztosává neveztetett ki.*) Már 1878-ban mint főmunkatárs lépett a „Központi vasúti és közlekedési közlöny“ szerkesztőségébe, a melyből a „Vasúti és közlekedési közlöny“-t alapította, a melynek 1887. elején társa, György Endrének visszalépése után, tulajdonosaiéit. 1882-ben az „Útmutató“ hazánkban hézagpótló vállalatot alapította. Ettől, valamint a „Vasúti és közlekedési közlöny“ szerkesztésétől azonban 1887-ben visszalépett. Úttörő működést fejtett ki azzal, hogy a „Magyar vasúti évkönyv“-et megalapította és azt szerkesztette 1877—1884-ig. Országgyűlési képviselővé 1895-ben választották a széki választókerületben, 1896-ban pedig Kaposvárott és a fővárosi III-ik kerületben megválasztatván, az előbbit tartotta meg. 1897-ben a brüsszeli világkiállítás magyar osztályának elnöke volt. 1898. július 29-én vált meg államtitkári állásától azután, mint orsz. képviselő működött. 1905-ben a Fejérváry Géza báró kabinetjében elvállalta a kereskedelmi tárcát és azt a koalíciós kormány megalakulásakor 1906. április 9-én *Kossuth Ferencnek* adta át. Az ő javaslatára nevezték ki Szterényi József miniszteri tanácsost államtitkárnak. Vörös minisztersége alatt, amint már 432. oldalon említettük, nemcsak nem tiltották, de egyenesen elősegítették a vasutas egyesületek megalakulását.

Vörös László 1925. október 23-án halt meg Budapesten. Utolsó éveiben visszavonultan, csak a tudománynak élt. Érelmeszesedés döntötte ki az élők sorából tevékeny életének 77-ik évében.

Soha el nem múló szeretettel őrizzük emlékét!

*) Lásd a 359. oldalon a földalatti villamosvasút építését és az itt levő műmellékleten a villamos- és a lóvasút találkozását.

A Szentkorona Országainak Vasutas Szövetsége.

Harminckét éve immár annak, 1905. november 19-én d. e. 9 érakor a régi, műegyetem*) nagytermébe igyekezett mintegy 500 vasutas, kik az ország összes vasutasainak bizalmát és szeretetét hozták el Budapestre, az új egylet megalakítására. Korelnöki tisztséget a most már közismert *Sarlay* János látta el. *Székely* Miksát és *Sought* Ernőt a jegyzői teendőkre jelölték ki. *Polgár* József rendőrfogalmazó elfoglalta a helyét és *Sarlay* hangja elindította: *„A Magyar Szt. Korona Országainak Vasutas Szövetségét“* 13 éves diadalmas útjára. Egyesek először az alapszabálytervezetet akarták letárgyalni és csak azután akarták kimondani a megalakulást, mások viszont először és sürgősen megalakulni akartak, mely körül olyan heves vita fejlődött, hogy Polgár rendőrfogalmazó többször, s a végén erélyesen szólította fel a megjelenteket, hogy mérsékeljék magukat, mert kénytelen lesz feloszlatni a gyűlést.

Erre elült a lárma. Sarlay szavazást rendelt el, mely nagy többséggel a *megalakulás mellett döntött.* Most újabb vita keletkezett; alapszabályolvasás, vagy tisztikarválasztás lesz-e? Megint az erősebb tábor győzött. Következett *a tisztikar választása.* Leadtak 18.921 szavazatot.

Elnöke: *gróf Batthyány Tivadar* lett 10.318 szavazattal. Alelnökök: Szigethy János és Nemes Gyula 16.951, illetve 16.851 szavazattal, ugyancsak alelnök lett Vereb Mihály is, kire 14.688 szavazat esett. Ügyvezető alelnök: Turcsányi Pál 9036 szavazattal. Titkár: Lorber József 16.235, jegyző: Breuer Ferenc 8830, főszámvevő: ifj. Kerekes Gusztáv 10.638, számvizsgálók: Lányi József 9937 és Sebestyén József 10.137, ellenőr: Nádassy József 10.137, pénztáros: Bátori Károly 16.336 szavazattal.

Minthogy a vidékiek már megéheztek, meg azután az idő is félhármat mutatott, elhatározták, hogy az új tisztikar jelenlétében, de a következő két napon, rendes közgyűlés keretében fogják letárgyalni az alapszabály tervezetet. A szárnyaskerék elröpítette a nagy hírt: „Megalakult a Vasutas Szövetség!“ Villámcsapás lehetett csak oly gyors, amilyen szédítő gyorsasággal alakultak a vidéki kerületek, számszerint 57.

A miskolci műhelyi munkások hamarosan felhívást intéztek az ország összes műhelyeihez azzal, hogy soraikban már nincs egy sem,

*) a *Gólyavár* néven ismeretes.

aki ne lenne tagja a Szt. Korona Vasutas Szövetségének. Miskolcon 550 műhelyi munkás kérges tenyere összefonódott.

A központi vezetőség helyiséget bérelt, berendezkedett és felvette a vidéki kerületekkel az érintkezést.

Első központi ülést 1906 január 14-én tartotta a Szövetség, *12 hivatalnok, 12 altiszt, 12 szolga, 12 különféle munkásnak* biztosítottak helyet a központi vezetőségben. Lehet-e demokratikusabb szervezetet elképzelni ennél?

A vasutas szövetség volt Magyarországon minden idők legnagyobb vasúti egyesülete. Megszűnése összeesik az összeomlás idejével, amikor nem kellett az embereknek a Szent Korona, hanem a Köztársaság.

A Magyar Szent Korona alá tartozó Mozdonyvezetők Országos Szövetsége.

Egyidőben a Vasutas Szövetség megalakulásával, egy másik nagyon nevezetes egyesület létesült. *A Magyar Szent Korona alá tartozó Mozdonyvezetők Országos Szövetsége. 1905 október hó 9-én* a Vilmos császár-úti helyiségében *Petheő Tivadar* elnöklete alatt alakult meg. A hazafias és kartársi együttérzést írták lobogójukra. Felejthetetlen emlékek egész légióját őrzi a vasutas történelem, ami ebben a Szövetségben az elmúlt 32 éven át történt. Jótékonyságban előljárt. Hosszabb betegségben sínylődő kartársait segélyezte. Szakismeretek elsajátítása céljából a havonkint megjelenő, a *„Mozdonyvezetők Lapiá"*-t küldte meg díjmentesen tagjainak. A nyelvismeretek gyarapítására a *„gyermekcserét"* honosította meg a mozdonyvezetők családjában. A nemzetiségek által lakott vidékre és viszont 1—2 évre elküdték a gyermekeket.

Λ mozdonyvezetői szolgálat fontossága révén minden vasutasmozgalom tengelyébe fogadta. A szövetség életében 1923. évi augusztus 2-án kitört mozdonyvezetősztrájk örökké emlékezetes lesz, mely több mozdonyvezetőnek elbocsátásával végződött.*) Jelenleg a mozdonyvezetőknek az Uzsoki-utcában van a székháza, mely azonban nem az eredeti Mozdonyvezetők Szövetsége, hanem az Allamvasuti Alkalmazottak (volt KANSz-nak) egyik csoportja, melyben úgy olvasztották be a mozdonyvezetősztrájk után a mozdonyvezetőket, hogy a Szövetséget előbb feloszlatták.

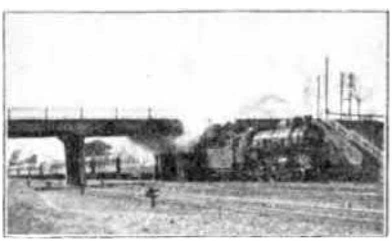
*) Lásd Kelety Dénes és kora fejezetnél·

Vonatkísérők Országos Otthona.

Két év múlva, vagyis *1907 szeptember 20-án Birki Mihály* fő-kalauz elnöklete alatt megalakult a *„Vonatkísérők Országos Otthona“.* melynek alapszabályait *1908 január 25-én* hagyták jóvá. Módosított alapszabálya 1910 január 24-én adatott ki 1910 január 1. érvénnyel. Ez az egyesület talán a legnevezetesebb az összesek közül, mert

16.00egy kategóriába tartozó vasutast egyetlen egyesület sem tudott felmutatni, csak ez.

Eleinte csak úgy engedélyezték, hogy csupán *jótékonysággal* fog foglalkozni, ekkor még *csak 613 tagja volt.* De 1917 december 10. után már olyan intenzív mozgalomvezető lett, hogy az 1918 októberi *forradalomban* ennek a vasúti egyesületnek volt a *legnagyobb ereje.* Munkácson 131, Piskin 215, Pozsonyban 89 taggal, Miskolcon 250, Nyíregyházán 148 taggal fiókokat létesített. Balatonkenesén gyönyö-rű *kétemeletes fürdő- és üdülőházat épített*, melyben fedett folyosó vezetett az étterembe, amely 1000 ember befogadására alkalmas színpaddal volt ellátva. Ezt a balatonkenesei fürdő -és üdülőházat később eladták. Hivatalos helyisége ezidoben Budapesten, VII., Thököly-út 3. alatt volt, *Birki Mihály, Kerekes Mihály* (későbbi nemzetgyűlési képviselő) és *Pöndör Antal* főkalauzok mindegyike *gerincesség* és *szervezés* tekintetében díszére vált volna bármelyik tisztviselő egyesületnek. (Csak a forradalom soha el ne jött volna!) Rengeteg segélyt osztottak ki, melyről minden negyedévben be-számoltak név- és összeg szerint *„Vonatkísérő“* című, havonkint meg-jelenő lapjukban. *Temetési*, *betegségi, gyermekszülési* és *gyermek-temetési s nyugalmi* segélyeket adtak. Azonkívül koszorút küldtek az elhalt tag koporsójára. Az Otthon ma is fennáll és virágzik a Nefelejts-utca 61. sz. székházában. Elnöke: *Zima* István főkalauz, ki rendkívüli agilitással és rátermettséggel intézi az ügyeket.



3. FEJEZET

A koalíciós kormány megalakulása. — A státus rendezésről. — A vasutasok mozgalma. — Szterényi József államtitkár érdekes hírlapi nyilatkozata. — Történeti megelevenítések a törvényes vasúti pragmatika megalkotásáról. — Küzdelem a szentesítés körül. A szentesített 1907. évi IXL és L. törvénycikk. — Magyarok a milánói világkiállításon. — Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter. — A kőszegi vasutas árvaház.

Koalíciós kormány megalakulása.

Szterényitől rossz néven vették, hogy a nemzeti ellenállás idején részben, mint miniszteri tanácsos, részben adminisztratív államtitkár szolgált. A vezérlő bizottság elnöke Kossuth Ferenc volt. Herkulesfürdőn üdült, ezt írta Szterényinek: „Fogadja legőszíntébb szerencsekívánataimat államtitkárrá történt kineveztetése alkalmából, mely nem volt politikai tény, hanem adminisztratív intézkedés és mint ilyen nem kifogásolható, másrészt önnek kimagasló érdemének elismerését képezi és a kereskedelmi minisztériumnak oly erőt ad, amelyre megnyugvással tekinthet minden magyar hazafi, akinek a magyar ipar érdeke szívén fekszik.1'*)

Kossuth és Tisza István akkor nagyon éles politikai ellentétben állottak és Tisza is gratulált Szterényinek, igaz, hogy elkésve 1906. január 15-én és maródi állapotát hozta fel mentségül. E kettős összeköttetés miatt sokszor bevádolták Szterényit I. Ferencz József királynál. Vörös volt ekkor a keresk. miniszter. Szterényinek érdemei voltak, Fejéváryt és Wekerlét Szterényi hozta össze, Wekerle megbízatása előtt. Éjnek idején ment Fejérváry Wekerle Damjanich-utcai lakására. A koalíciós kabinet alakítása előtt Szterényi Bécsben

*) Szterényit 1905 nyarán nevezték ki államtitkárnak.

volt. A vezérlő bizottság Polonyi Gézával küldte el a kibontakozás pontjait. Onnan táviratot küldött Szterényi Wekerlének és a vezérlő bizottság tagjainak. Wekerle 1906. április 6-án este érkezett. Szterényi véleményét kérte őfelsége a vámtarifára és kereskedelmi szerződésre vonatkozólag.

Ez a kérdés a 4. pont körül forgott s ez így szólt:

„4. A vám- és kereskedelmi ügyekre nézve a külállamokkal már megkötött kereskedelmi szerződések, valamint az autonóm vámtarifa az országgyűlés által törvénybe iktatottnak: ami pedig a Magyarország és Ausztria közötti viszonyt illeti, Őfelsége annak véglegesítésére szabad kezet ad a kormánynak, de természetesen kiköti, hogy a két állam között a megegyezés az 1899. XXX. tc.-re való tekintettel jöjjön létre.

Ha azonban ez lehetetlennek bizonyulna, akkor a statusquo a kereskedelmi szerződésnek tartamáig fennmaradt.'* Elkészült a terv.

őfelsége elfogadta. Este érkezett Wekerle Bécsbe. De Szterényi azért nem tudott eléje utazni, mert délután nem ért rá. Diktálta Daruváry Géza kabinetirodájában a fenti pontot. így csak a p. u.-ra tudott Wekerle elé kimenni. Amikor Polonyi Géza meglátta Szterényit, nagyot nevetve kiáltotta: *„Na jól vagyunk, a kecskére bízták a* káposztát/“ Ugyanis Polonyi értesült, hogy délután Szterényi a kabinetirodában járt, mert a vezérlő bizottság éppen a királlyal tárgyalt A király hozzájárult a küzdelmektől távolmaradt Wekerle kabinetalakításához. Gr. Apponyi végtelen nobilisán viselkedett. A vezérlő bizottság Apponyi részére követelte a belügyi tárcát, de a király ezt függetlenségi politikusra nem akarta bízni, végre Apponyi gr. Andrássy Gyulát ajánlotta és vállalta a felelőséget, hogy pártjával elfogadtatja. így lett Apponyi kultuszminiszter, ki nagyon sok fényt adott ennek a tárcának.

Aznap kinevezték a koalíciós kormányt. Azért kellett sietni, mert másnap reggel, — április9-én — lejárt volna az a három hónap, melyen belül a király tartozik összehívni az országgyűlést, mert különben beállott volna az alkotmányon kívüli állapot. Ennek érdekében tett a király engedményeket, a koalíció pedig áldozatot hozott. Az utolsó pillanatban tehát megtalálták egymást a király és a nemzet.

Pestre április 10-én érkeztek meg a kormány tagjai, valóságos diadalmenet volt ütjük.

Ámde Ausztria aggódó félelemmel várta a fejleményeket. Érzésük az volt, hogy egy magyar kormány, melyben a trónfosztó Kossuth Lajos fia: Kossuth Ferenc foglal helyet, csak az elszaka-

dásra vezethet. Ferenc Ferdinánd meg egyenesen gyűlölte a magyarokat és a koalíciós kormányt. Megtörtént — írja Szterényi*) — Bécsben egy alkalommal a Bankgassén sétáló koalíciós miniszterre: *Apponyi Albert grófra,* egy bérkocsis, a kollegájának a következőt mondta: *„Das ist dér Aponi, dér dem Kaiser die Armee wegnehmen will.“* (Ez az az Apponyi, aki a császártól elakarja venni a hadsereget.)

Ferenc Ferdinád gyűlölte a koalíciós kormányt. Megakarta tömi a katonai kérdésekben való ellenállást. 1909. május havában, az asperni ütközet emlékünnepén, az uralkodóház egyik tagjának kijelentette — és ez Szterényinek elmondta, — hogy, ha a magyarok nem egyeznek a katonai kérdésekben, bele fogja kényszeríteni a királyt *az absolutizmusba,* ha máskép nem megy: *katonai uralmat rendez be Magyarországon „a tábornoki kar nyolcvan százaléka úgy is azt mondja* (t. i. Ausztriában), *hogy be kell vonulni Magyarországba“.* Szterényi az illető főhercegnek azt mondta: csak nem tételezheti fel Ferenc Ferdinánd ö Felségéről, hogy királyi esküjét megszegje? Erre az illető azt a választ adta: *„A király öregember, nem lesz elég ellentálló ereje a trónörökössel szemben, aki nagy erővel dolgozik nála és állandóan izgatja Magyarország ellen,* — bár *a király bizalmas körben mindig hangoztatja, hogy nincs a trónörökösnek nála semmi befolyása, de a tények az ellenkezőt bizonyították.*)* A királyi esküre‘nézve pedig, azt a feleletet kapta Szterényi, hogy — *„az lenne a mentség erre, hogy „addig megtartotta, most pedig az eskü megtartásában Magyarország akadályozza meg“*)*

Ez a különös helyzet bizonyításra nem szorul, mert már készen voltak a katonai tervek arra az esetre, ha április 9-én a megegyezés létre nem jönne. Katonai csapatáthelyezések voltak kilátásba, hogy a trónörökös tervét keresztül vihesse. Szóval közel álltunk egy 1849-nél véresebb szabadságharchoz, az Úrak 1906-ik esztendejében.

A státus-rendezésről

A kereskedelmi tárca költségvetésének tárgyalása elé nagy érdeklődéssel tekintett a vasutasság. Mindenki tudta, hogy a kormány kész költségvetést vett át és ezen lényegesebb javítást már eszközölni nem tud. Mégis várták a vasutasok a megnyugtató kijelentéseket. Megdöbbenéssel lehetett azonban látni, hogy szakszerű hozzászólás a vasutasok ügyéhez alig történt. Lengyel Zoltán, ki aránylag a legtájékozottabb volt, a részletekbe idő hiánya miatt nem

*) Báró Szterényi: Régmúlt idők emlékei. Bp. 1925.

bocsátkozhatott, csak úgy nagy vonásokban érintette a vasutasok égető kérdéseit is.

így aztán a státus kérdését is csak néhány szóval említette.

Nem lesz talán érdektelen, ha ezt a nagy fontosságú kérdést a történeti fejlődés szempontjainak igénybevételével kissé megvilágítjuk, mikor azt kell tapasztalnunk, hogy a kérdés körül nagy a homály és elfogultság.

A Hieromymi-féle szerencsétlen fizetés-rendezésről talán alig mondott valaki, mint illetékes faktor, olyan lesújtó ítéletet, mint Vörös László, mikor egy nálajárt küldöttségnek kijelentette, hogy az *„hamis alapon indult és hamisan is lett keresztül vezetve“.*)*

Érezte ezt a javaslat előadója, ki alaposan ismerte az általa előadott javaslat minden rejtett gyengeségét, s hiányát, s tudta, hogy áldatlan ügyet védelmez. Jól tudta, hogy csak akkor biztosít legalább némi sikert, bizonyos erkölcsi alapokra csak akkor fektetheti a fizetésrendezést, ha a fizetésrendezés előtt az évtizedeken át keresztülhajtott államosítások és korupciós előléptetések mellett teljesen rendszertelenné vált státust, úgy az egyes fizetési osztályokban, mint a fizetési fokozatokon belül rendezi. Mert, ha bármelyik fizetési fokozat rangsorát végignézzük, azt tapasztaljuk, hogy az abba besorozott hivatalnokok minden elv, minden rendszer nélkül, valóságos kaotikus összevisszaságban vannak egymás mellé sorozva. A rangszám, melynek a fokozat keretén belül bizonyos rendszert kellene képviselnie, mint az állami hivatalnokok státusában, melynek megállapítására, s az előléptetések következtében későbbi alakulásra nézve, az 1893. évi IV. te. 5. szakasza határozott irányelveket állít fel, a vasutasok státusában, a rangszám megállapításának alakulása, — különösen a későbbi szolgálati idő alatt, — teljesen rendszer nélküli, úgyszólván a vak szerencsétől volt függővé téve.

„Még a hivatkozott törvény szerint „a fokozatos előléptetés azon rangsor szerint történik, amelyet a tisztviselő a vele egy létszámba tartozó között elfoglal“, addig a vasutasnál, mint ezt az 1906. évi májusi előléptetéseknél is látjuk, valóságos nyaktörő ugrásokat végeznek a rangsorban, az automatikus előléptetésre megszabott maximális várakozási idő határokon belül. Innen azután, hogy nem ritka, sőt, sajnos, nagyon is gyakori eset, hogy valamely fokozatban pl. a 4-es rangszám 12—13 éve szolgál, míg az ugyanaz fokozatba beosztott s ugyanoly minősítéssel bíró 395-ös rangszámú 23 év óta szolgál. Ez oly igazságtalanság, s jogtalanság, melyet reparálni kell.“**)

*) *„Vasutas Szövetség“* 1906. augusztus 1. 3. old.

**) L. ugyanott.

Az előléptetési viszonyokat a következő számok mutatják:

Fiz. oszt.		1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1902	1903	1906
	3	334	157	178	179	40	59	170	142	—	—	252
VI.	2	332	370	126	223	—	18	153	113	185	159	32
	1	228	181	114	276	31	104	134	90	137	147	38
	3	152	136	99	242	110	194	119	76	157	179	185
V.	2	111	96	84	157	59	245	104	62	273	235	81
	1	73	76	69	107	108	60	90	48	263	223	84
	3	39	70	61	65	93	73	77	38	224	222	437
IV.	2	20	42	53	38	69	40	64	28	160	175	95
	1	7	33	45	11	—	11	52	18	145	127	77

Érdekesen mutatják az egyes hivatalnoki fizetési osztályoknak és fizetési fokozatoknak létszámbeli alakulását a következő adatok %-okban.

Fizetési oszt.	1887	1888	1889	1890	1891	1892
I.	0·83	0·82	0·80	0·89	0·97	1·38
II.	3·38	3·38	3·35	3·08	2·94	3·07
III.	8·51	8·40	8·31	8·22	7·79	8·60
IV.	16·02	15.72	15·80	15·44	15·20	19·43
V.	31·01	31.23	30·98	30·11	32·70	36·40
VI.	40·19	40·45	40.76	41·26	40·40	31·12

Fizetési oszt.	1893	1894	1895	1896	1897	1898
I.	1·05	1·30	1·23	1·16	1·12	1·00
II.	3·00	3·13	3·23	3·09	3·00	2·98
III.	8·57	8·82	8·97	8·65	8·40	8·34
IV.	20·58	20·88	20·20	21·00	22·58	22·93
V.	39·28	40·37	39·03	40·26	37·56	37·43
VI.	27·22	25·50	27·30	25·84	27·34	27·23

Fizetési oszt.	1899	1900	1901	1902	1903	1904
I.	1·06	1·02	1·02	1·09	1·06	1·07
II.	2·88	2·79	2·91	2·97	3·01	3·16
III.	9·00	9·09	9·54	10·77	10·89	11·66
IV.	22·89	22·73	23·49	24·50	24·89	26·68
V.	37·00	36·65	37·14	34·47	34·87	33·75
VI.	27·12	27·72	25·90	26·20	25·28	23·68

Az egyes fizetési osztályoknak az idők folyamán történt helytelen alakulása s eltolódása napról-napra jobban éreztette hatását. Bizonytalanná tette az előléptetési esélyeket és mindinkább növelte a régi és kedvezőtlen előléptetési viszonyok között szolgált tisztikar elégedetlenségét, amennyiben a régi rossz előléptetési viszonyok közt eltöltött szolgálati időért recompenzációt nem nyert soha. S így lett bár az előléptetés az utóbbi években bármennyire is kedvező, sőt egyes esetekben előnyös is arányszámaiban, a régiek sérelme évről-évre húzódott. —

Ennek bizonyítására mutattuk be a 448. oldalon a hivatalnokok három alsó osztályának előléptetési viszonyait feltüntető táblázatot, az 1893—1906. években. — Ennek az anomáliának megszüntetése érdekében szedte össze minden erejét a *Vasutas Szövetség,* — mintegy lökést adva a törvényes pragmatika és a vasutasok illetményrendezése kialakuló félben levő ügyének.

A vasutasok mozgalma.

A vasutasok mozgalmáról a *„Budapesti Hírlap“* a következőket írja:

„A vasutasok Szövetsége tudvalévőén kibuktatta az elnöki székből Marx Jánost és Tolnay Lajost, akik közül különösen Marx, a Fejérváry kormánynak egyik leglelkesebb híve volt. Ezek helyébe annak idején gróf Batthány Tivadart választották meg elnökké. Ezzel a cselekedetével a vasutasok szövetsége a hazafias pártokhoz csatlakozott, amit a vasúti igazgatóság nem jó szemmel nézett, sőt ahol lehetett gáncsot vetett a szövetség működésének. A szövetség így két tűz közé került. Fönt az igazgatóság kellemetlenkedett minduntalan, lent pedig a vasúti munkások szövetsége Hezitált rá mindannyiszor, amikor akcziót indított. A vasúti munkásszövetséget pedig Vörös László volt kereskedelmi miniszter alakította, vagyis ő adta meg az engedélyt egy újabb szövetség alakítására. Legutóbb azután az történt, hogy Ludvigh Gyula, az államvasutak igazgatója *titkos rendelettel* arra utasította a vasúti és hajózási klubot, melynek Ludvigh az elnöke, hogy a vasutasok fizetésrendezéséről egy tervet készítsen el. A klub ennek az utasításnak eleget tett és egy tíz-tizenkét millió koronás előirányzatot készített. Ezzel a javaslattal egy vasutasokból álló küldöttséggel *Ludvigh* Gyula igazgató beálHtott *Kossuth* Ferenc kereskedelmi miniszterhez. Így akart elébe vágni a vasutasok szövetségének, amely a vasutasok

érdekében mindenkor teljes ügybuzgósággal fáradozott. De Ludvigh ezt tromfnak szánta. Tudni kell, hogy az elnökigazgató a kormánytól semmiféle felhatalmazást sem kért, vagy kapott egy ilyen javaslat elkészítésére, ellenben követett eljárása beledobta az üszköt a vasutasok közvéleményébe és így mesterségesen indított meg olyan mozgalmat, amely a vasutasoknak is kárára van, de ártott magának az ügynek is. Fölélesztette ugyanis a kielégíthetetlen igényeket, s ezzel idézte elő a vasutasok körében megnyilatkozó nagy izgalmat. Ludvigh eljárása már azért sem volt megokolt, mert a kormány nyilatkozata nem fedezte a fizetésről szóló memorandum tételeit. Ilyen körülmények között kereste föl ma gróf Batthyány Tivadar, mint a vasutasok szövetségének elnöke Wekerle Sándor miniszterelnököt és Kossuth Ferenc kereskedelmi minisztert, akikkel a vasutasok dolgában hosszabb ideig tanácskozott. Úgy látszik, hogy a kormánnyal folytatott tárgyalás eredménye a *Magyar Tudósító* következő félhivatalos közlése:**)

„*Gróf* Batthyány Tivadar országos képviselő a Magyar Szent Korona Országos Vasutas Szövetség elnöke ma meglátogatta dr. *Wekerle* Sándor miniszterelnököt és Kossuth Ferenc kereskedelemügyi minisztert a vasúti alkalmazottak fizetésrendezés ügyében. — Mindkét helyen, mint a Magyar Tudósító jelenti nemcsak meleg érdeklődésre talált, hanem arról győződött meg, hogy a kormány máris foglalkozik a kérdés gyakorlati megoldásával és a tél folyamán mindenesetre oly megoldásra fogja a kérdést juttatni, mely a jogosult igényeket a méltányosság határáig kielégítik.“

Szterényi József államtitkár érdekes hírlapi nyilatkozata.

Szterényi államtitkár a Vasutasok Országos Szövetségéről, — mint azt a Magyar Hírlapban olvassuk *a következőképen nyilatkozott:*

„Vasúti és Hajózási Club kidolgozott egy szolgálati utasítást és fizetésrendezési tervezetet és azt küldöttségileg nyújtották át a kereskedelemügyi miniszter úrnak.

Ezt a munkálatot a Club minden felszólítás nélkül saját kezdeményezéséből készítette. A kereskedelemügyi miniszter űr ez ügyben nem foglalt semminemű állást, tehát nagyon is korai arról beszélni, hogy azt elfogadta volna. Mindössze az történt, hogy a miniszter úr leadta az emlékiratot véleményezés végett a Máv. igazgatóságának,

**) *„Vasutas Szövetség“* 1906. október 15. sz. 6. old.

elrendelve, hogy az igazgatóság hallgassa meg a Vasutas Szövetség véleményét is, mint amelyben a vasúti személyzet széles rétegei szövetkeztek. Ebből kitűnik, hogy a miniszter úr mily súlyt fektet ennek a szövetségnek véleményére és anélkül kívánja azt meghallgatni, hogy ezt tőle kérték volna. Magáról az emlékiratról nem kívánok nyilakozni, nem vettem részt annak tárgyalásán, csak hogy ne foglaljak ellene állást mielőtt az összes tényezők véleményét ismerem.

Az az állítás, hogy a minisztérium és a Máv. igazgatósága nem viseltetnek jóindulattal Vasutasok Országos Szövetsége iránt, egyenesen meglep. Tudatommal errenézve semmiféle pozitív ok sem merült fel. A Szövetség elnöke Batthyány Tivadar gróf és a miniszter úr közt, valamint közöttem a legteljesebb összhang áll fenn, Batthyány Tivadar vezetése iránt legteljesebb a bizalom.

A vasutasok külön szövetségekké való alakulásának kérdésében lehetnek eltérők a vélemények. Ez nem tartozik ide. De ha engedélyeztettek és alapszabály szerű működésük keretében maradnák, akkor az intézet érdeke, ezeket a szövetségeket a lehető legnagyobb támogatásban részesíteni. Tudtommal komoly panasz ezirányban nem is lehet. Előfordult ugyan az utóbbi időben két-három eset, mely tisztázást igényel, de ezeket a Szövetség elnökének tapintata bizonyára ismét rendbe fogja hozni.

Nézetem szerint kár volt, — a mozdonyvezetőket kivéve, mint akiknek helyzete egészen speciális, — a vasút személyzetének többféle szövetségét létesíteni; ha már szövetkeztek, egy testületbe kellett volna valamennyit tömöríteni. Ez a külön-külön szövetkezés káros kinövésekre is vezethet. így például olvastam a „Magyar Vasutas“ egyik számában, hogy a Máv. igazgatóság és a minisztérium egyedül a munkások külön szövetségét ismeri él a vasúti munkások képviseletére jogosultnak.

Ez egyszerűen valótlan. A Batthyány Tivadar gróf elnöklete alatt álló szövetségnek is vannak munkástagjai. Hát ezt a szövetséget ne ismemők él jogos érdekképviseleti szervnek? Szó sincs róla.

Az ilyen híresztelések tendenciózusok és kihatásukban károsak, el akarják téríteni a munkásokat, kik körében tényleg oly izgatások folynak bizonyos idő óta, melyekkel szemben nagyon erélyes állást kell majd foglalni. A fegyelemlazulásnak oly jelei mutatkoznak, mélyek a vasúti üzemben tűrhetetlenek. Szeretném, ha munkásaink ezzel az izgatással saját érdekükben rövidesen végeznének. Végül még csak a Vasúti Clubban tartott beszédemről kell néhány szót mondanom. Az az állítás, mintha az a vasutasszövetségre és Batthyány Ti-

vadar grófra vonatkoznék, igazán jellemző! A Vasúti Club a volt kormány idejéig mindig, a közgyűlés idejében hivatalban volt minisztert választotta elnökévé. Csak az utolsó közgyűlés — ha jól tudom, ez év februárjában — szakított ezzel a gyakorlattal. Ezzel való szakítás — emeltem ki — és helyeslem, hogy a Club saját köréből választja elnökét, semmi egyebet. Távol volt tőlem minden célzás és legkevésbé gondolhattam akkor a vasutasok országos szövetségére és gróf Batthyány Tivadarra és pedig azért, mert megválasztását a legszerencsésebb dolognak tartom akkor, amikor megtörtént és tartom ma is. Eltekintve attól, hogy a személye teljes garancia arra nézve, miszerint ez a szövetség vezetése alatt mindig helyes irányban fog működni és ha mutatkoznak itt-ott téves jelek, azokat az ő erélye és körültekintése hamar rendbehozza, eltekintve személyes viszonyunkat is, mely még tizennyolc évvel ezelőttre nyúl vissza, amikor ő, mint tengerhajózási főfelügyelő és a minisztériumba ügyosztályvezető engem, a Baross Gábor által meghívott fiatal tisztviselőt, igazán lekötelező szívességgel fogadott, mely idő óta közöttünk mindig a legjobb viszony álott fönn: Batthyány Tivadar gróf, mint nyugalmazott tengerhajózási felügyelő a közlekedés terén úgynevezett céhbeli, megválasztásakor a szövetségnek már tagja is volt, tehát szavaim egyáltalán nem illettek volna rá. De tálán nem is fogja senki komolyan feltételezni rólam, hogy én a parlamenti életünk ily kitűnő és érdemes alakja ellen foglalttam volna állást, minő Batthyány Tivadar gróf. Szavaimnak ily értelmezése ellen tiltakoznám a legerélyesebben.“

Amint a fenti nyilatkozatból kitűnik az a rosszindulatú híresztelést, ami ez időben szárnyrakelt, a legilletékesebb tényező: *Szterényi József államtitkár* erélyes hangon cáfolta meg.

Különben ez időben a Vonatkísérők Országos Szövetségének elnöke Birki Mihály nagyon féltékeny volt a vasutas szövetségre, mert az ő elgondolása szerint: okosabb dolog a vasutasokat kategóriánként megszervezni és egy közös szindikátusba behozva az erőket érvényrejuttatni. A vasutasszövetség működéséről egészen a pragmatika létrehozásáig igen sokat lehetne beszélni. Az azonban kétségtelen igaz, hogy a *vasutasszövetség volt nagyrészben a pragmatika kidolgozója és létrehozója,* ami az alábbi tárgyalások során felvett hiteles jegyzőkönyvekből tűnik ki.

Történeti megelevenitések a törvényes vasúti pragmatika megalkotásáról

1907. február 13-án, szerdán egy értekezlet ült össze a kereskedelmi minisztériumban, melyen Kossuth Ferenc *kereskedelemügyi miniszter személyesen elnökölt.* Jelen voltak: *Szterényi József* államtitkár, *Stetina* József dr. miniszteri tanácsos, *Hegyeshálmy* Lajos dr. min. osztálytanácsos, Holtán Sándor dr. min. titkár, *Kerékgyártó* István számvevőségi igazgató, *Hajnal* Vilmos Máv. főfelügyelő és *Szerbák* Elek dr. Máv. felügyelő, mint a kereskedelmi minisztérium képviselete. A pénzügyminisztérium részéről: dr. *Papp* Elek tanácsos, *Kerntler* Kálmán min. titkár; az igazságügyminisztérium képviseletében: *Marschálkó* János törvényszéki bíró; a m. kir. államvasutak igazgatósága képviseletében: *Ludvigh* Gyula államtitkár, elnökigazgató, *Neugebauer* Viktor igazgató, *Kotányi* Zsigmond igazgató, *Kiss* János dr. igazgatóhelyettes, *Novelly* Imre igazgatóhelyettes, *Szlabey* Ernő igazgatóhelyettes, *Lingauer* Jenő igazgatóhelyettes, *Darvay* Károly igazgatóhelyettes, *Bényey* Zsigmond főfelügyelő szakosztályfőnök, *Horánszky* Gyula főfelügyelő, igazgatóhelyettes, *Rohay* Béla segédtitkár, *Czövek* Gyula ellenőr, *Novák* Tivadar mérnök, *Marsovszky* Miklós főfelügyelő, *Unger* Emil felügyelő, *Tankó* Sámuel felügyelő, *Gergurievics* Miklós főmérnök; a m. kir. vasuti- és hajózási főfelügyelőség részéről: *Söpkéz* Sándor osztálytanácsos, *Horváth* Károly vasúti- és hajózási főfelügyelő a Magyar Szent Korona Országai Vasutas Szövetsége részéről: *Batthyány* Tivadar gróf elnök, *Nemes* Gyula alelnök, *Veréb* Mihály alelnök, *Bárok* Ármin, *Abarbanell* Salamon, *Kabay* György, *Szentiványi* Árpád. A vonatkísérők képviseletében: *Németh* Endre főkalauz, *Kasnya* Géza főkalauz; a magyar szentkorona alá tartozó mozdonyvezetők országos szövetsége képviseletében: *Petheő* Tivadar elnök, *Birkmajer* József alelnök, a Máv. munkások országos szövetségének képviseletében: *Kis* Miklós elnök, *Cservenka* Miklós vezetőségi tag: a Máv. fűtők képviseletében *Jancsik* István és Schieber József.

Kossuth Ferenc megnyitván az értekezletet, kijelentette, hogy *elsősorban a szolgálati szabályzat*, *azután pedig a fizetésrendezés kérdése* kerül tárgyalás alá. Felhívja a megjelenteket, hogy rangfokozatra való tekintet nélkül, adják elő *nyíltan és őszintén* kérelmeiket.

A tárgyalás alapjául egy bizalmasnak jelzett miniszteri tervezet szolgált, mely nem közölte ezúttal a fizetési táblázatokat, mert a kereskedelmi kormány a táblázat közzétételével nem akart elébe-

vágni az ankétnak és be akarta várni, hogy az ankét tárgyalásai során jegecesedjenek ki a fizetésrendezések iránt való kívánalmak.

Az anként első napját az általános vita vette igénybe, melyet elsőnek Batthyány Tivadar gróf csaknem másfél óráig tartott hatalmas beszéddel vezette be. Szakszerű s ritka alaposságra valló beszédében élesen világította meg a vasutasok *sérelmeit,* felölelve fejtegetésébe minden kategóriát. Beszéde, melyet kivonatosan itt közlünk nagy benyomást tett a jelen voltakra:

„Gróf Batthyányi Tivadar: Nagyméltóságú Miniszter Úr! T. Értekezlet! Megvallom abban a véleményben voltam, hogy midőn ezen szolgálati szabályzat tervezetét tárgyalás alá vesszük, akkor elsősorban a főbb vonásokat fogjuk megvilágítani, általánosságban mondjuk el a mi véleményünket. Amennyiben azonban a tárgyalási rend az, hogy pontonként megyünk, természetesen készséggel hozzájárulok ehhez is. Talán megrövidítjük a tárgyalást, ha kiemeljük azon főmomentumokat, amelyek ezen nagyfontosságú kérdésnél predcminálnak és a részleteknél a mellékpontokra hagyhatjuk a súlyt, hogy azok lehetőleg tisztáztassanak és lehetőleg őexcellenciája a miniszter úr, valamint az itt megjelent mélyen t. igazgatósági vezető urak is a személyzet különböző ágazatainak véleményét, óhaját és kérelmét megismerhessük. Amidőn itt, ezen az értekezleten elsőnek felszólalok, azt hiszem vétenék az igazság és vétenék a kötelesség, az őszinteség ellen, ha elsősorban is nem mondanék köszönetét őexellenciájának a kereskedelmi miniszter úrnak (lelkes éljenzés), hogy miután évek hosszú sora óta folyik a magyar államvasút és az összes vasutasság körében az akció, az izgalom, a kérés, a peticionálás aziránt, hogy *egy modern szolgálati pragmatika* és a mai nehéz anyagi viszonyokhoz mért fizetésrendezést kapjanak, hogy éppen őexellenciája volt az, aki az *általános ígérgetések,* a nebulozus *frázisok* helyett a tettek mezejére lépett, kidolgozott egy elaborátumot ennek megvitatására a személyzet különböző brancsait kegyes volt meghívni, hogy az ő véleményüket meghalgassa. Köszönetét mondok ezért őexellenciájának, valamint ama kijelentéséért, amelylyel ezen értekezletet megnyitni méltóztatott, és amellyel biztosítja az itt megjelenteket, akik őexcellenciája, vagy az igazgatósági tagurakkal szemben alárendelt viszonyban vannak, hogy itt senkit hivatalos szolgálatban hátrány nem ér, ha *nyíltan* elmondja, ami a szívén fekszik. Ezért különösen köszönetét mondok őexellenciájának.

Ami magát a tárgyat illeti, lehető rövidséggel méltóztassék mégis megengedni, hogy egynémely pontra kiterjeszkedjem. Maga a

szolgálati szabályzat tervezete, mint miniszteri rendelet van kontemplálva, ezzel szemben egész őszintén és köteles nyíltsággal kijelentem, hogy óhajtanám és kérem, méltóztassanak törvénybeiktatni, ha nem is a szabályzat minden pontját, de mindenesetre az elvi momentumokat; törvénybeiktatni mindazt, ami precizírozza, ami a *személyzet joga és kötelessége,* mi a munkaadó, az igazgatóság, a *vezetőségnek joga és kötelessége.* Kérem azt is, hogy ezen törvényt *nemcsak a Máv.-ra,* hanem az *összes vasútokra* nézve méltóztassanak megállapítani, megmondom röviden miért? Méltóztassanak törvényhozási és közéletünkön végigpillantani. És azt méltóztatnak látni, hogy az állami tisztviselők, állami alkalmazottak kérnek egy szolgálati pragmatikát törvényes alapon *törvénybe* iktatva. A gazdasági cseléd felett már évtizedek óta törvény rendelkezik, mely az ő jogait kötelességeit törvényesen megmondja. A kereskedelmi alkalmazottak, a magántisztviselők szintén már évek óta akciót folytatnak és ha nem csalatkozom, őexellenciája éppen tegnap volt kegyes a képviselőházban kijelenteni, hogy szintén *törvénybehozási* úton kívánja a magántisztviselőknek a munkaadó és alkalmazottak közti viszonyát szabályozni. Tovább megyek t. uraim! Az ipari munkásokra nézve már a fennálló ipartörvény is régóta statuálja a szolgálati viszonyt. Az új ipartörvényt, melynek fényes elaborátumai már készülőben vannak, szintén tovább megy ezen törvény: részletesen akarja meghatározni az ipari munkás és ipari alkalmazottak jogait és kötelességeit.

Én azt hiszem, hogy törvényhozásunk egész helyesen jár el az egész vonalon. Azt kontemplálja, hogy mindenkinek, aki kénytelen más szolgálatába állani, más szolgálatában keresni kenyerét a maga és családja részére, hogy ezek mindnyájának és így a vasutasoknak is, az ő jogaik törvénybe iktassanak. Csak azért hoztam ezt szóba, mert maga a javaslat, mint szabályrendelet van kontemplálva, annak életbeléptetése, módosítása a kereskedelmi miniszter hatáskörébe van utalva és mert *csakis a Máv.-ra vonatkozik.*

Ezért voltam bátor ezeket őexellenciája figyelmébe ajánlani, kérve azt, hogy az összes vasutakra méltóztassék egy ilyen törvénytmegalkotni, mert meg vagyok győződve, ha törvénybe méltóztatnak iktatni a jogokat és kötelességeket, ez hasznára, üdvére lesz az alkalmazottaknak, de hasznára lesz a szolgálati fegyelemnek és hasznára lesz a köznek és a felsőbbség intencióinak. Ami a fontosabb kérdéseket illeti, ne méltóztassanak rossznéven venni, ha Cicero por domo sua rögtön rátérek a vasutasok keretében fennálló társadalmi szerveze-

tek kérdésére. E tekintetben megvallom, a javaslatnak stilizációját, a képzelhető legszerencsétlenebbnek tartom. Annyira szerencsétlennek, hogy ha ez életbelépne, meg vagyok győződve, hogy ez a viszálynak, az elégedetlenségnek legnagyobb fokát fogja provokálni. Ott van egy rendelkezés, mely azt mondja mindenki, aki társadalmi szervezetet akar létesíteni a vasutasok körében, mielőtt a törvényes fórumok elé megy alapszabályaival, ezt köteles az elnöknek bejelenteni. Ez a rendelkezés tovább nem szól. Már most ha az elnök egyetlen egy ember, nem intézi el ezt a dolgot, akár tíz esztendeig is, az a szervezet meg nem alakulhat, mert a törvényes fórumhoz a belügy, kereskedelmi miniszterhez el sem juthat, minthogy az elnök egyszerűen el nem intézi. Engedelmet kérek az egyesülési és gyülekezési jog szabadságának korszakában ilyen rendelkezéseket szolgálati viszonyt rendező javaslatban fenntartani nem lehet. Itt legfontosabb az, hogy teljes világosság legyen, hogy precízen körül legyen írva, hogy mi ezen egyesületnek, szövetségnek joga, mi a felsőbbségekkel szemben a kötelessége, de egyúttal pontosan körül kell írni, hogy mi a felsőbbségek joga és kötelessége ezen szervezetekkel szemben. Egy gyakorlati példa: ezek a szövetségek, amelyek itt megalakultak, szerintem nem azért vannak, hogy állandóan és örökké csak a *fizetésrendezéssel* foglalkozzanak. Az a legbensőbb óhajom, vágyam és hitem, hogyha őexcellenciája megvalósítja a fizetésrendezést, azt oly módon valósítja meg, hogy évekre legalább nagyjában és egészében *elégedettség honoljon* a személyzet körében. És akkor kell hogy ezek áttérjenek tulajdonképeni hivatásuk teljesítésére, a jóléti intézmények megvalósításaira. Ámde, ha azok nem tudják, hogy a törvény biztosítja az ő jogaikat, előállhat oly eset, mint aminő előállott néhány hónappal ezelőtt.

Annak a szövetségnek, melynek elnöke vagyok, többezer villamosvasutas tagja is van. Voltak bizonyos mozgalmak. Egyszerre egy szép napon arra ébredtek fel, hogy mielőtt szolgálatba léptek, átnyújtottak nekik egy hektografált papirost, melyben felszólítják, hogy azonnal lépjen ki a szövetségből, mert ha nem, el vannak bocsátva a szolgálatból. Én nem akarom itt az egyesülési jog szempontjából pertraktálni a dolgot, hanem a szövetségek jóléti intézményeinek szempontjából méltóztassanak elgondolni, hogy egy szövetség számítva arra, hogy van 20—30 ezer tagja, leköti magát például egy árvaház fenntartására, intemátus fenntartására, özvegyek és árvák segítésére, vagyis financiális téren obligókat vállal s egy

szép napon, ha felsőbbségnek kedve tellik benne kényszeríti, hogy ezrével lépjenek ki az emberek.

Talán azt méltóztatnak mondani, hogy az ebben a szövegben nincs benne. Nincs benne, nem is látom a lehetőséget, hogy megtiltsák hogy a magánvasúti szervezetek meg tudták tiltani, azt látom. Addig, míg Kossuth Ferenc ül Magyarország kereskedelmi miniszteri székében, meg vagyok győződve, hogy ilyen embertelen eljárást ő követni nem fog. De ki garantíroz engem abban, hogy bizonyos idő múlva nem kerül valaki abba a kereskedelmi székbe, aki ha nem tiltja a törvény, egyszerű tollvonással módosítja a pragmatikát és oly rendelkezést visz be, hogy a szövetségeket máról-holnapra a tönk szélére juttatja. Méltóztassék a magam helyzetét venni. Én kénytelen vagyok fékezni a jóléti intézmények létesítését addig, míg nem látom biztosítva ezeknek állandó működési körét, mert hogy nagy anyagi válságba vigyem a szövetséget, melyet a felsőbbség egy tollvonással meghiúsíthat és annak tagjait és elnökségét az anyagi tönk szélére juttattassam, azt nem tehetem. Nagyon kérem a mélyentisztelt urakat, mindazokat, akiknek ebben befolyásuk lesz, méltóztassanak pontosan és precízen körülírni azokat a módokat és eszközöket, ha már egyáltalán beleveszik a pragmatikába. Legjobban szeretném, ha be sem vennék ezen szövetségnek dolgát, hanem egyszerűen az egyesülési jog védelme alá helyeznék azokat.

Ne méltóztassanak azt hinni, hogy én bármely személyi motívumokat akarok ide belevenni, de méltóztassanak provideálni, hogy ilyen rendeletek, mint a most január 26-i kelettel megjelent igazgatósági rendelet, többé meg ne jelenhessenek. Nem akarom analizálni azt a rendeletet, de abban a formában, amint az kiadatott a XX. század inkvizicionális kérdését invoválja. A jóakaró főnök megtudakolja, hogy ha alantasa elmegy egy napra, hova megy, mit tett és meg is fog felelni az elöljáró akaratának, hogy tényleg A, vagy B helységbe ment, arra a gyűlésre; a rosszakaratú főnök ellenben agyonvegzálja. A vegzálásból zúgolódás, a zúgolódásból elégedetlenség keletkezik, az elégedetlenség pedig a szolgálati fegyelemnek legnagyobb sérelmére szolgál. Lehetetlenné kell tenni, hogy ily rendeletek megjelenhessenek, körül kell pontosan írni, mikor hova mehet, mit tehet és akkor ilyen rendelkezéseknek közzétételére és kiadására nem lesz szükség.

Kossuth Ferenc elnök mindenekelőtt kijelenti, hogy nemcsak nincs kifogása az ellen, hogy a szolgálati pragmatikát törvénybe iktassák, hanem ezt az egyedüli biztos módot tekinti azon cél elérésére,

hogy félreismerhetetlen és félreérthetetlen módon meg legyen állapítva mindenkinek joga és kötelessége. Azért is ragadta ki most sok teendője közül ezt a kérdést, mert nagy súlyt helyez arra, hogy ez a nehéz probléma helyes alapon és véglegesen oldassék meg. Ez másképpen, mint törvény útján lehetetlen.

Az utazás kérdésére térve át, tűrhetetlennek tartja azt az állapotot, hogy egyes hivatalnokok a hivatalos munkaidőt utazásokkal töltsék. Minden hivatalnoknak, az állam minden munkásának meg van törvényes módon megállapított szabadságideje, melyet kivehet együttesen, akár részletesen, az azonban, hogy valaki hivatalosan beteget jelent és ezalatt hónapokon át olyan utazásokat tesz, aminőket csak a legegészségesebb ember bír el, tűrhetelen állapot. (Élénk helyeslés.) Ezt az igazgatóságnak korlátoznia kell. A vasutak felelőségéről szóló 1874. évi évi XVIII. t. cikket egyátalában nem kívánja eltörölni, az továbbra is teljes mértékben fennáll.

A ranglista titokban tartására nem forog fenn semmi ok és ezért nincsen semm kifogása az ellen, hogy azok nyilvánosságra hozassanak. Az azután lehetetlen, hogy minden embernek megküldessék, de mindenkinek jogában áll, hogy azokat megnézze. A státus rendezése a lehetőség határain belül szintén megfog történni. A protekció megszüntetésének senki sem örvendene jobban, mint maga a miniszter. Igen nehéz annak az eldöntése, hogy mit jelent a belső protekció, mert belső protekciónak lehet minősíteni azt is, ha a főnök úgy referál egy hivatalnokáról, hogy az illető nagyon tehetséges ember. Mindenesetre azonban meg kell tenni mindent, hogy az állások betöltésénél illetéktelen befolyás ne érvényesüljön.

A soronkívüli előléptetésekre vonatkozólag az az álláspontja, hogy azt lehetőleg korlátozni kell és az utolsó előléptetéseknél tényleg a soronkívül előléptettek száma kisebb. Másrészt azonban lehetetlen be nem látni, hogy olyan nagy üzemben, mint aminő a vasúti, a tehetségre és rátermettségre bizonyos esetekben különös figyelemmel kell lenni. A soronkívüli előléptetés eddig körülbelül 15 százalék volt. A vita tárgya az lehet már most, ez a százalék maradjon-e meg, vagy pedig változtassák-e azt meg?

Igen helyesnek tartja gróf Batthyány Tivadarnak a fegyelmi bírák meghiteltetésére vonatkozó megjegyzéseit. Ez csak véletlenségből maradt ki a tervezetből.

A perújítás eseteit precízen meg kell állapítani, mert különben, tengernyi port eredményezhet.

A minisztérium legnagyobb jóindulattal van a vasutasok minden.

követelménye iránt és ezért reméli, hogy teljes mértékben meg fogják egymást érteni. (Lelkes éljenzés.)

Kiss Miklós a szerzett jogok sérelmét látja abban, hogy míg eddigi rendelet alapján az, aki három év óta működik a Máv. szolgálatában, csak fegyelmi úton bocsátható el, addig a tervezet szerint er a rendelkezés csak a nyugdíjpénztári tagokra vonatkozik. A balesetbiztosítási törvényjavaslat ellen azért foglalt állást, mert az eddigi állapottal, tehát szintén szerzett jogokkal szemben körülbelül 40 százalék veszteséget jelent a vasutasokra nézve. A tervezet izgatásokról beszél. Kerülendőnek tartja ezt a szót, mert igen tág fogalom és mindent bele lehet magyarázni.

Szterényi József államtitkár mindenekelőtt felvilágosítja az előtte felszólalt Kiss Miklóst arról, hogy a Máv. igazgatóságának kezdeményezésére a nyugdíjpénztár tekintetében tárgyalások folynak abban az irányban, hogy a Máv.-nak minden alkalmazottja, aki három évig ott szolgálatban van, tagja legyen a nyugdíjpénztárnak.

Az utazásokra nézve az a véleménye, hogy az államnak egyáltalában nem kötelessége, hogy szabadjegyek osztogatásával előmozdítsa a törvényjavaslatok ellen való formális izgatást. A mélyen tisztelt értekezlet elbírálása elé bocsátom azt a kérdést, megengedhető-e, hogy egyes vasúti munkások azon ürügy alatt, hogy elintézni való magánügyük van, szabadságot kérnek, tényleg pedig csak azért utaznak el, hogy politikájuk érdekében agitációt fejtsenek ki. A munkászövetség egyes tagjai olyannyira igénybe vették a vasúti szabadjegykedvezményt, hogy egyesek a múlt évben negyvennegyvenegy utat tettek meg külön szabadjeggyel. Ennyi magánügye aligha lehet egy-egy munkásnak. (Élénk, tetszés és helyeslés.)

Azoknak, akik balesetbiztosítás kérdésében jogfosztásról beszélnek, azt válaszolja, hogy nem szólamokkal, hanem számadatokkal igyekezett ma is a képviselőházban ennek ellenkezőjét bebizonyítani. Arról van szó, mi van inkább a munkás érdekében. Az e, hogy minden körülmények között biztosítunk neki hat százalékot, vagy pedig kitesszük annak, hogy arra az esetre, ha az államvasút bebizonyítja, hogy a balesetet az illető munkás okozta, teljesen kidobassék az illető szerencsétlenül járt munkás családjával együtt a bizonytalanságnak és nyomornak? Vita tárgya volt ez a pénzügyi és munkásügyi bizottságokban is, de ezek a bizottságok komoly megfontolás után nem akarták a vasúti munkásokat a törvény jótéteményeiből kizárni.

Kabay György: Nagyméltóságú miniszter úr! Mélyen tisztelt értekezlet! Nem akarok a részletekbe bocsátkozni csak általánosságban szólok a tervezethez, annyival is inkább, mert a tervezet nem állott rendelkezésemre és csak igen rövid ideig vethettem rája futó pillantást. De azt hiszem, mikor az ember futólag néz meg valamit, akkor kap hű benyomást arról, őszintén megvallva én rám nem a legjobb benyomást tette ez a tervezet.

A mi szövetségünk elnöke, gróf Batthyány Tivadar úr azt a kérdést vetette fel, hogy ez a szolgálati szabályzat a törvénybe iktassék. őexcellenciája kijelentette, hogy ez semmi akadályba sem ütközik. A magam részéről is azt hiszem, nagyon sok alkalmazott részéről nem fogadhatom el, mert ez a tervezet így, ahogy van, nem elégít ki bennünket és így nagyon elhibázott volna s helytelen tervezet kerülne a törvénybe.

Elismerem t. értekezlet, igen nagy jóakarat nyilvánul meg ebben a tervzetben és nagyon sok jóakarat van abban is, hogy nekünk alkalmat adnak sérelmeink elmondására, de sokkal nagyobb jóakaratra van én szerintem szükség.

Három kardinális hibáját találom ennek a tervezetnek és mind a három pontra nézve kérem jóakaratot, hogy elérhessük célunkat.

Az első kardinális dolog az t. uraim, ami eddig is az elégedetlenséget szülte az a nagyon sok sérelem, ami az alkalmazottakat érte több ízben tömegesen, de napról-napra egyenként. Ezekről a régi sérelmekről ez a tervezet legkevésbbé emlékezik meg, csak az utolsó paragrafusok között van valami átmeneti intézkedés. Nekünk igazán csak az a célunk, hogy megelégedéssel szolgálhassuk tovább ezen intézményt. A részletes tárgyalások során leszek bátor ezen sérelmekre felhívni a t. értekezlet figyelmét. Sérelem igen sok van. így pl. sérelem a hivatalnokoknak, hogy ebben a tervezetben nem talál orvoslást az, hogy szolgálati ideje megfelelő besorozásban részesüljön. Ez az altiszteknél és a szolgáknál igen fontos és nehéz kérdés, de még az utóbbi időben az 1904. évi fizetés-rendezés alkalmával is történtek sérelmek az igazgatóság tudta nélkül, olyanok, amelyek mai nap is felmerülnek. A lakatosok részéről pl. 1000 korona kezdőfizetést állapítottak meg. Egyesek ezt nem hajtották végre, pl. a balparti üzletvezetőségnél megtörtént, hogy sokan maradtak 900 korona évi fizetésben, az újonnan felvett alkalmazottakat pedig kinevezték 1000 koronára. Előfordul tehát a szolgai rangosztályban, hogy egyesek 15 évi szolgálat után is ott vannak, ahol mások kéthárom évi szolgálat után. A sérelmeket nem szedtem össze, mert

azoknak egész tömege van. Úgy láttam, hogy a tervezet erről nem intézkedik. Már pedig, ha ezekbe nem intézkedünk, akkor célt érni nem fogunk.

A másik főhibája ennek a tervezetnek, amit az elnök úr őnagyméltósága megemlített, hogy egész terület áll rendezetlenül. Mi, akik a munkások közt forgunk, tudjuk, milyen áldatlan anyagi állapotok uralkodnak ott. Én a magam részéről és a Szövetség részéről azt az óhajt fejezem ki, hogy ebben a tervezetben vétessék be a munkásoknak anyagi viszonyairól rendelkező intézkedés is.

A harmadik, amit először kellett volna említenem, hogyha az ember végig nézi a tervezetet azt a benyomást nyeri, hogy inkább rendszabályozásról, megtorló intézkedésről van ott szó, de sehol sem látjuk, hogyha az alkalmazott jogai szenvednek sérelmet, hol talál arra orvoslást.

T. Uraim! Azt hiszem mindenki elhiszi, hogy a jóakarat nagyon kevés, mert a valóságban alig tud eredményre jutni. Az egész szolgálati szabályzatnak törvénybe iktatását kérem.

Petheő Tivadar igen üdvösnek tartja a javaslatot a munkásokra nézve *Cservenka* Miklós a munkások érdekeinek hathatósabb védelmét kéri.

Tankó Sámuel Máv. felügyelő kéri a szabályrendelet letárgyalásánál a magasabb iskolákat végzettek figyelembe vételét.

Jancsik István fütő a fűtők különleges érdekeit kívánja szemelőtt tartani. Kéri a fűtők számára a hetenkint huszonnégy órai szabadidő megadását nemkülönben a laktanyák terén fennálló anomáliák megszüntetését. A teljes nyugdíjazásra vonatkozólag a huszonnégy évi szolgálati időt soknak tartja.

Németh Endre főkalauz a kalauzoknak a mozdonyvezetőkkel együtt külön statusba való besorozását, a kilométer és órapénzek megnagyobbításának szükségességét hangoztatja. Ugyancsak a pihenési időt hetenkénti harminchat órára kéri kiterjeszteni.

Nemes Gyula: Nagyméltóságú miniszter úr! Igen tisztelt értekezlet. Az előttünk fekvő pragmatika tervezet feletti általános vitához csak néhány szóval óhajtok hozzászólni. Teljesen azonosítom a szövetségünk méltóságos elnöke által elmondottakkal és fogadja Nagyméltóságod az altisztek nevében is hálás köszönetemet, az eddigi álapottal szemben a tervezetben mutatkozó haladásért. Legyen szabad azonban őnagyméltóságának és az ankét igen tisztelt tagjainak becses figyelmét a tervezetnek egyik hiányára felhívni.

Köztudomású, hogy 30—40 év óta a vasutak mennyire fejlődtek és ezen fejlődés arányában mennyi igény támasztatott a munkaadó részéről különösen az altiszti kategóriákkal szemben.

Ezen fokozatos igényeknek az állomási, műszaki és központi altisztek teljes mértékben mindenkor megfeleltek, hivatalnoki teendőket végeznek, ugyanazon szolgálatban a hivatalnokkal kölcsönösen felváltják egymást, pénztári és raktárhivatali szolgálatot teljesítenek, a központban referensi teendőket is végeznek.

Már az 1881., 1904. és 1905. évi memorandumokban kértük a külön segédtiszti státus felállítását és felsőbbségeink ezen óhajunkat jogosnak elismerték a szövetségi és igazgatósági tervezetben is felvétetett, azonban a jelen szolgálati tervezetből sajnos kimaradt. Tisztelettel kérem őnagyméltóságát és az anként igen tisztelt tagjait, méltóztassanak régi óhajunkat e tárgyalások során figyelembe venni és kérelmemet támogatni annál is inkább, mert az őnagyméltóságának tárcája alá tartozó testvérintézetnél a postánál a segédtiszti státus már régen életbelépett és ott fényesen be is vált. Egyben szívesen engedelmüket kérem, hogy bővebb indokolásomat és észrevételeimet majd a részletes tárgyalás sorain megtehessem.

Bárok Ármin: Nagyméltóságú Miniszter Úr! Mélyen tisztelt Ankét! A vasutasok életében tudomásom szerint az első eset, hogy a szárnyaskerék egyszerű katonája, minő az én szerény személyem is, abban a megtiszteltetésben részesül, hogy úgy a maga, mint a kartársai nevében minden tartózkodás nélkül mondhatja el panaszát, s kérelmét egy élő miniszter előtt, őexcellenciája kegyes volt megengedi, hogy itt mindenki élhet a szabadszólás jogával, én tehát a köteles tisztelet határain belül élni is fogok a kegyes engedéllyel s iparkodom röviden összefoglalni a vonatkísérő személyzet sérelmét, illetve kérését, mely úgyszólván szerves összefüggésben van szolgálati éveinkkel. Ugyanis illetményeink 1904. évi úgynevezett rendezésénél, mely mérvadó beismerése szerint is csúfos felültetés volt, a régebben szolgáló vonatkísérők évi fizetése teljesen figyelmen kívül hagyattak. T. i. amikor szolgai minőségben 60 koronánkint 420 korona kezdő fizetéstől 660 koronáig 10—12 év alatt eljutottunk, akkor megszüntették a kisebb rangfokozatokat és az újonnan kinevezettek ott kezdték el, ahová mi 10—12 évi keserves szolgálat alatt jutottunk. Amikor az iskolai képzettséget és szakvizsgákat figyelembe véve, altisztté neveztek ki bennünket 840 korona fizetésen kezdtük és ugyancsak 60 koronás előléptetésekkel, melyek felét mindenkor a nyugdíjra vonták le újabb 7—8 év alatt jutottunk el 1040 korona

fizetésig, melyet 1200 koronára rendeztek 1904-ben. A többlet fele szintén nyugdíjra lett levonva. Ez volt a híres rendezés, melyből 80 korona jutott kezünkhöz ugyanily viszonyok, illetve arányok állanak a többi altiszti, szolgai és női alkalmazottak fizetésrendezésnél is. így történt aztán, hogy számos esetben apa és fiú, ki szintén a vasút szolgálatában állott, egy és ugyanazon fizetéssel bírtak, már pedig a kettőnek a szolgálati ideje között mégis csak egy kis különbség, ha nem több, de legalább 25 év.

Azzal a tiszteletteljes kéréssel fordulunk tehát nagyméltóságod elé, hogy a mostani rendezésnél a szolgálati éveket kegyeskedjék figyelembe venni, s a régebb alkalmaztatottakat megfelelően recompenzálni a kis fizetéseken eltöltött hosszú időkért az újonnan kinevezett magasabb kezdőfizetésű alkalmazottakkal szemben.

Végül bátorkodom még megjegyezni, hogy a jelen tervezetben a kilóméterpénz és laktanyai pótdíjak silányabbak, mint az eddigiek.

Szterényi József államtitkár részletesen reflektál az elhangzott felszólalásokra. A státus kérdésében megjegyzi, hogy a mozdonyvezetők és kalauzok külön státus alá kell, hogy essenek. A kilométereknek órapénzekre való átváltoztatását tartalmazza a szabályzat, ugyancsak a pihenési időre nézve is vannak a szabályzatnak, természetesen csak általános rendelkezései, mert egységesen rendezni a pihenési időt a vasút szolgálatában levő összes kategóriákra teljes lehetlenség. Meg kell állapítani, hogy mennyinek kell lennie a minimális pihenési időnek és külön meg kell állapítani, egyenkint, hogy az illető szolgálati ágban minő pihenési idő állapítassék meg? Reméli, hogy e tekintetben teljesen megegyezésre fognak jutni.

Arra a megjegyzésre, hogy a munkások másodrendű lények, kijelenti, hogy a személyzetben különbség nincs, csak a szolgálat természete különböztet meg. Éppen a javaslatnak alapgondolata az, hogy nem másodrendű, hanem teljesen egyenrangú lényeknek tekintetnek a munkások. Most hallja először, hogy a fűtők a bánásmód miatt panaszkodnak. Úgy tudja, hogy emiatt nemcsak nem lehet panasz, de eddig nem is volt. Teljesen indokoltnak tartja a laktanyákra vonatkozó panaszokat és ebben a tekintetben messzebmenő munkásjóléti intézkedéseket tart szükségesnek.

A státus rendezése kérdésében a múltban elkövetett sérelmek igen nehezen orvosolhatók. Ennek az ügynek a megbolygatása az elégületlenség csíráit hintené el. A fizetésjavítással általában javulni fog az egész helyzet.

A segédtiszti állások rendszeresítését igen méltányosnak tartja. Teljesen indokolt az altiszti létszámban bizonyos rangemelést hozni be, amint ezt az államvasuti igazgatóság javasolta is.

A felsőbb képesítéssel, egyetemi és műegyetemi kvalifikációval bíró személyzet sérelmére reflektálva, annak a reményének ad kifejezést, hogy az államvasutak mérnöki és jogi karának nem lesz panasza a miniszter ellen. Kifejezésre jut ez úgy a kezdőfizetés megállapításában, mint a fizetési fokozatok magasságában. (Helyeslés.)

Ezután Kossuth Ferenc elnök köszönetét mondva a megjelenteknek azért, hogy objektív felszólalásaikkal segítenek megvilágítani a megvitatandó tárgyat, berekeszti az ülést.

Ez volt az ankét első napja.

Az értekezlet második napján

már nem *Kossuth Ferenc* miniszter, hanem *Szterényi József* államtitkár *elnökölt.* Dr. *Szerbák Elek* volt az előadó az összes értekezleten. Az ülések jegyzőkönyvei egy vastag kötetre való anyagot tartalmaznak. Bár minden betűjét feljegyeztük, de e mű keretében helyhiány miatt, az értekezleteken sorrendben felszólalók neveit tudjuk csak közölni, az elnök megjelölésével.

A második napon felszólaltak: Gfergurevics Miklós, Batthyány Tivadar gróf, Szterényi József, Kabay György, Papp Elek, Békésy Ferenc dr., Hegyeshalmy Lajos dr., Marx János, Kiss Miklós, Kabay György, Szterényi József, Tankó Sámuel, Marx János, Batthány Tivadar gróf. Végül Szterényi válaszolt és berekesztette az ülést. Legközelebb február 16.-án.

Harmadik nap

1907. február 16.

Elnök: (egy órahosszat) *Stetina József,* utánna *Szterényi József.* A Máv. részéről: Ludvigh Gyula elnököt: *Décsey Lajos helyettesítette.*

Felszólaltak: Bárok Ármin, Kabay György, Palik Ferenc, Szterényi József, Békésy Ferenc dr., Szterényi, Nemes Gyula, Kabay György, Szterényi, Szerbák előadó, Vereb Mihály, Jancsik István, Szterényi, Kotányi Zsigmond, Neugebauer Viktor, Bárok Ármin, Kabay György, Szterényi, Kabay György, Szentiványi Árpád, Petheő Tivadar. Szterényi berekeszti az ülést. Legközelebb: 1907. február 23-án.

Negyedik nap

1907. február 23.

Elnök: Szterényi József. Felszólaltak: Gróf Batthyány Tivadar, Petheő Tivadar, Szterényi József válaszol (ezentúl hetenkint 2 dél-

után fognak tárgyalni du. 4—8-ig.) Palik Ferenc, gróf Batthyány Tivadar, Szterényi, Batthyány, Marx János, Kotányi Zsigmond, Cservenka, Batthyány, Szterényi, Kotányi, Batthyány, Kabay, Bárok, Nemes, Batthyány, Bárok, Neugebauer, Vereb, Söpkéz Sándor, Batthyány újból, Bárok Ármin, Batthyány, Szterényi József, Batthyány, Cservenka Miklós, Szterényi, Cservenka, Petheő, Szterényi, Batthyány, Papp Elek, Szterényi, Batthány, Szterényi, Batthány, Ludvigh Gyula Szterényi berekeszti az ülést. Legközelebb: 1907. február 27-én.

Ötödik nap

1907. február 27.

Elnök: Stetina József dr. Fölszólaltak: Kiss Miklós, Cservenka Miklós. Batthány, Petheő Tivadar, Stetina, Lingauer Jenő, Bárok Ármin, Stetina, Batthyány, Ofner József, Bárok ,Stetina, Marx, Kasnya Géza, Tankó Sámuel, Batthyány, Kasnya, Vereb, Batthyány, Szentivány, Abarbanell, Szerbák előadó, Bárok, Stetina, Kabay, Gergurevic, Batthyány, Kabay, Marx, Vereb, Stetina, Bárok, Batthyány, Horánszky Gyula, Ofner, Hegyeshalmy, Németh Endre, Vereb, Farkas, Vereb, Marx, Stetina, Kabay, Stetina, Kabay, Lingauer, Stetina, Szentivány, Marx, Batthyány, Kabay, Szentiványi, Lingauer, Kabay, Bárok, Papp Elek, Szerbák, Papp, Marx, Batthyány, Abarbanell, Lingauer, Abarbanell, Lingauer, Abarbanell, Stetina, Németh, Stetina, Németh, Stetina, Németh, Stetina, Kabay, Lingauer, Bárok, Kabay, Bárok, Kabay, Stetina, Papp, Kabay, Stetina berekeszti. Legközelebb: másnap.

Hatodik nap

1907. február 28.

Elnök: Stetina József. Felszólaltak: Abarbanell, Petheő, Marx, Szentiványi, Batthyány, Marx, Batthyány, Abarbanell, Stetina, Abarbanell, Marx, Stetina, Abarbanell, Kotányi, Stetina, Kernüer Kálmán, Abarbanell, Marx, Abarbanell, Marx, Abarbanell, Neugebauer, Kabay, Abarbanell, Kotányi, Kabay, Neugebauer, Kabay, Nemes, Neugebauer, Kotányi Vereb, Petheő, Abarbanell, Neugebauer, Kabay, Neugebauer, Bárok, Stetina, Bárok, Stetina, Petheő, Marx, Bárok, Neugebauer, Kotányi, Bárok, Batthyány, Abarbanell, Stetina berekeszti az ülést. Legközelebb: 1907. március 2-án.

Hetedik nap

1907. március 2.

Elnök: Szterényi József. Fölszólaltak: Petheő Tivadar, Bárok, Neugebauer, Bárok, Ofner, Batthyány, Bárok, Ofner, Petheő, Neuge-

bauer, Kasnya, Abarbanell, Stetina, Abarbanell, Stetina, Papp, Marx, Batthyány, Kabay, Vereb, Horváth Károly, Abarbanell, Neugebauer, Batthyány, Marx, Vereb, Nemes, Bárok, Szentiványi, Vereb, Kabay, Marx, Batthyány, Szentiványi, Kabay, Stetina, Kabay, Szentiványi, Kabay, Szentiványi, Kabay, Batthyány, Petheő, Batthyány, Stetina, Kabay, Bárok, Batthyány, Vereb, Ofner, Stetina berekeszti. Legközelebb 1907. március 6-án.

Nyolcadik nap

1907. március 6.

Elnök: Szterényi József. Felszólaltak: Batthyány, Abarbanell, Szterényi, Kotányi, Petheő, Szterényi Kabay, Szerbák, Neugebauer, Szterényi, Batthyány, Marx, Petheő, Rohay, Kabay, Szterényi, Batthyány, Abarbanell, Batthyány, Kasnya, Horváth Károly, Lingauer, Batthyány, Békésy, Bárok, Szterényi, Kasnya, Szterényi, Abarbanell, Szterényi, Batthyány. Szterényi berekeszti. Legközelebb: 1907. március 13-án.

Kilencedik nap

1907. március 13.

Elnök: Szterényi József. Fölszólaltak: Holló, Petheő, Söpkéz, Holló, Nemes, Szterényi, Kabay, Kotányi, Söpkéz, Szterényi, Szentiványi, Kötz, Stetina, Bényei, Batthyány, Söpkéz, Bényei, Kabay, Kotányi, Neugebauer, Vereb, Nemes, Ofner, Holló, Bárok, Jancsik, Birkmayer, Kasnya, Batthyány, Németh, Petheő, Bárok. Szterényi berekeszti az ülést. Legközelebb: 1907. március 20.

Tizedik nap

1907. március 20.

Elnök: Stetina József. Felszólaltak: Götz, Schieber, Neugebauer, Jancsik, Holló, Petheő, Batthyány, Petheő, Marx, Stetina, Batthyány, (másfélóra hosszat), Stetina, Bárok, Vereb, Nemes, Bárok, Kasnya, Stetina, Batthyány, Kabay, Abarbanell, Nemes, Vereb. Szterényi berekeszti az ülést. A legközelebbit az újságok útján közlendő napra tűzik ki.

Tizenegyedik nap

1907. március 27.

Elnök: Stetina József dr. Fölszólaltak: Batthyány, Marx, Kabay, Stetina, Batthyány, Kabay, Marx, Hajnal Vilmos, Stetina, Kabay, Bényei, Bárok, Batthyány, Stetina, Kabay, Marx, Neugebauer, Bárok, Palik, Marx, Stetina, Marx Szterényi, Hajnal, Marx, Kabay, Stetina, Batthyány, Stetina, Szentiványi, Batthyány, Stetina, Marx, Neugebauer, Bárok, Neugebauer, Batthyány, Stetina, Bárok, Papp,

Bárok, Stetina, Bárok, Vereb, Batthyány, Kabay. Szterényi József elnök megköszöni az ülés résztvevőinek értékes munkáját és ezzel a hetekig tartó értekezlet véget ért.

Szterényi, Batthyány, Bárok, Vereb, Kabay és Békésy, majdnem valamennyi indítványa belekerült a törvényes pragmatikába. Abarbanell, Neugebauer, Szentiványi, Marx és Stetina javaslatai felerészben. A többi felszólaló egy-két módosító indítványának is helyt adtak. Az előadói tisztet betöltő Szerbák Elek fáradhatatlan munkája, minden dicséretet megérdemel.

A törvényjavaslat parlamenti tárgyalásán Batthyány Tivadar orsz. képviselő többórás beszédet mondott. Ugyancsak ő szerzett amnesztiát két vasutasnak, kiket az 1904. évi események miatt a szolgálatból elbocsátottak.

Küzdelem a szentesítés körüt

A horvát-szerb *„magyar barátok“* levetették az álarcukat. A vasúti szolgálatot biztosítani kellett, hogy egy újabb sztrájk ki ne törjön. „Az államvasuti személyzet régóta jogosan sürgetett illetmény rendezése esedékessé vált. Ebben a szolgálati pragmatikában büntetőjogi szempontból köztisztviselőnek minősítettek a vasúti alkalmazottak. Nemcsak az államvasutiak, hanem minden bármilyen rendű vasút alkalmazottai is, minthogy ez a pragmatika nem vonatkozott csak az államvasutakra, hanem kivétel nélkül minden magyar vasútra. Ebben szabályozni kellett természetszerűleg az alkalmazás és a szolgálat feltételeit, az alkalmazottak jogait és kötelességeit. Eddig ez is az egyetlen szolgálati pragmatika, mely nálunk megalkottatott. Az alkalmazás feltételei között szerepelt többek között a magyar nyelv ismerete, mint feltétel. A törvényjavaslat előkészítése során Kossuth Ferenc be akart vétetni olyan rendelkezést, melyből az következett volna, hogy a vasutaknak hivatalos nyelve: a *magyar.* De erről sikerült lebeszélni, mert ez beleütközött volna a horvát kiegyezésbe. Nem ment bele, először a minisztertanács elé vitte. *Nem tudta az ő színmagyar lelke megérteni: a törvényben miért nem lehet kimondani, hogy a magyar vasutakon a hivatalos nyelv a magyar,* végül is csak a minisztertanács határozatának engedett. Minthogy a törvényjavaslat a Horvát Szlavón országok területén lévő vasutakra is vonatkozott, közölni kellett a horvát bánnal, kinek lényegtelen apró kívánságait Kossuth honorálta. Először a horvát bán izgalommal kereste a nyelvi kikötést, de minthogy ezt nem találta,

megnyugodott. De nem így a horvát képviselők. Minden áron bele-akarták magyarázni, sőt pontosan akkor, midőn Szterényi államtitkár a felségfelterjesztéssel volt elfoglalva — se miatt kiadta titkárának, hogy aznap délután senkit sem fogadhat — két horvát képviselő akart Szterényihez bejutni, de nem mondták meg miért. A titkár kérte, hogy jöjjenek el másnap. De nem mentek el. Ellenben hetek múlva nagy parlamenti támadást intéztek vasúti pragmatika szerzői ellen, mondván a horvát kiegyezés megsértésére törekszenek. Kitört a horvát obsturukció. Horvát-magyar államot követeltek, mint aminő Ausztria Magyarország volt. A magyar kormány természetesen nem engedhetett. Justh Gyula volt a házelnök, ki megállapította a horvát nyelv jogosságát a horvátok részéről a magyar parlamentben, s minthogy Justh horvátul nem tudott tolmácsot vett maga mellé.

Bécs a horvátokat pártolta. Ujongtak, hogy most megtudják a függetlenségiek mi az az obstrukció. *A király a horvátok részére kedvezéseket köveiéit.* Az obstrukció 6 hétig tartott. Végre Andrássy benyújtott egy javaslatot, mely szerint rendeletileg kell a pragmatikát életbe léptetni. A király a szentesítést halogatta. *A horvátokra vonatkozó kedvezés beérkezett, a szentesítés nem.* Ennyire ment az *udvar a horvátok dédelgetésében.* Magyarország érzékenységévelnem *törődött.* Persze a *horvát kedvezéseket Kossuth nem fogadta el,* lemondással fenyegetődzött. *Elutazott Karlsbadba.* Végre *nagy nehezen szentesítette* a király. Kossuth Karlsbadban vette a hírét, hogy a vasúti pragmatika szentesítetett, onnan írta Szterényi államtitkárnak a következőket: „A király által nagy megelégedéssel helyeselt engedmények egy pókot sem fognak kipiszkálni a lyukból. Folytatódni fognak, mint előbb a horvát lázadások és a horvátok azt, amit kapnak, ingyen fogják zsebretenni. Ha nem lesz behozható a horvát nyelv használatára a klotűr *és nem lesz módosítható a házszabály úgy, hogy csak a nagy pártok* (amelyek nagyságukból folyólag nemzeti akaratot és nemzeti szenvedélyt képviselnek) obstruálhassanak, akkor jó időre vége lesz a magyar országgyűlés törvényhozás képességének, mert kétségtelen, hogy a horvátok és velük szövetkezve a nemzetiségek, *mindent* meg fognak obstruálni."

Kossuth Ferenc végtelen finom lelkére vall, hogy még most is a király magatartását menteni igyekezett, ami egy másik Szterényi államtitkárhoz írt leveléből kitűnik. Nevezetesen ezt írja: *„a tény az, hogy a király békét akar és azt látván, hogy a horvátok nekidühödtek, ezeket akarja békíteni; az is emberi dolog lenne, ha úgy*

erezne, hogy jusson ki nekünk is egy kis obstrukcióhól, ismerjük meg mi is az ízét“.

Hiteles szöveg a törvényes vasúti pragmatikából.

1. FEJEZET.

Általános határozatok.

1. §. Meghatározások.

(1) A magyar királyi államvasutak alkalmazottai részére az 1914 év XVII. és 1907. évi L. *törvényczikkek alapján* kiadott ez a szabályzat a *munkaadó* magyar királyi államvasutak és az *alkalmazott között jogérvényesen létrejött* szolgálati viszonyt, valamint e szolgálati viszonyból *eredő jogokat és kötelezettségeket állapítja meg.*

6. §. A szabályzat módosítása és értelmezése.

(1) E szabályzat határozmányai *csak* az annak alapján *már megszerzett jogok sérelme nélkül és* csakis a kereskedelmi m. kir. minister által módosíthatók.

15. §. Eskü és fogadalom.

(1) Az állandó alkalmazott szolgálati esküt, az ideiglenes alkalmazott pedig szolgálati fogadalmat tesz.

... szabályokat is *pontosan megtartom.*

(5) *Őrködni fogok* továbbá a fölött, hogy a szolgálati szabályokat és utasításokat *mások is* megtartsák. *Isten engem úgy segéljen.*

73. §. Törlés a létszámból.

(1) A létszámból minden tovább *eljárás nélkül* hivatalból *törölni* kell:

a) azt, aki *a hivatali eskü* vagy fogadalom *letételét megtagadja;*

86. §. Az illetmények általában.

(3) Az államvasuti alkalmazott fizetése, havidíja, napidíja vagy napibére le nem szállítható. (1907. évi L. t. ez. 11. §-a.)

A vasutasok pragmatikája *ma is élő törvény! Kétoldalú* szerződés, mely az erősebb jogán egyoldalúkig — annak sérelmére — nem változtatható meg.

És most nézzük a szentesített és eskűvel megszentelt törvény arculatát:

MI ELSŐ FERENCZ JÓZSEF

Isten kegyelméből

Ausztriai Császár Csehország Királya s a t.

és

Magyarország apostoli

KIRÁLYA

Kedvelt Magyarországunk és Társországai hű Főrendei és Képviselői közös egyetértéssel a következő törvényczikket terjesztették szentesités végett Felségünk elé.

Törvényczikk

a vasuti szolgálati rendtartásról.

1§.

A magyar szent korona országainak területén üzemben tartott közforgalmú gőzerejű vasuti vállalat szolgálatába csak oly egyén vehető fel, a ki magyar állampolgár és a magyar nyelvet birja.

Horvát-Szlavonországok területén azoktól a vasuti alkalmazottaktól, a kik szolgálatuk közben a közönséggel, vagy az állami hatóságokkal való érintkezésre hivat-

MI ELSŐ FERENCZ JÓZSEF

Isten kegyelméből

Ausztriai Császár Csehország Királya s a t

és

Magyarország apostoli

KIRÁLYA

Kedvelt Magyarországunk és Társországai hű Főrendei és Képviselői közös egyetértéssel a következő törvényczikket terjesztették szentesítés végett Felségünk elé:

Törvényczikk

a magyar királyi államvasutak évi fizetéssel biró alkalmazottai illetményeinek rendezéséről.

I. Fejezet

Állandó illetmények és előmenetel.

1. §

A magyar királyi államvasutak szolgálatában álló tisztviselők kilencz fizetési osztályba soroztatnak, a többi évi fize-

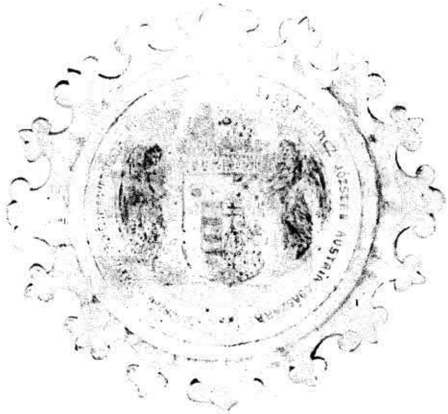
./.

Ez a törvény kihirdetése napján lép életbe és végrehajtásával a kereskedelemügyi minister bizatik meg.

Mi e törvényczikket s mindazt a mi abban foglaltatik, összesen és egyenkint helyesnek, kedvesnek és elfogadottnak vallván, ezennel királyi hatalmunknál fogva helybenhagyjuk, megerősitjük és szentesitjük s mind Magunk megtartjuk, mind más Híveink által megtartatjuk.

Kelt Ischlben, egyezerkilenczszázhetedik évi augusztus hó tizenhatodik napján.

Ferencz József



Wekerle Sándor

A 470. oldalon a szolgálati rendtartás első oldala van.
A 471. „ az illetmény törvény „ „ „
Eredetije a M. kir. Országos Levéltárban.

A) táblázat.

Fizetési osztály	Fizetési fokozat	Szolgálati minőség (Cím)	Évi fizetés koronákban	Várakozási idő	Évi lakáspénz koronákban az I. lakáspénzosztályban	II.	III.	IV.	V.
I.		Elnök	15000		3000				
II.		Igazgató	12000		2500				
III.	1	Igazgató helyettes	10000		2000	1600			
	2	Üzletvezető	9000						
IV.	1	Felügyelő	8400						
	2		7800		1800	1600			
	3		7200						
V.	1	Felügyelő	6600						
	2		6000		1500	1300	1050	900	750
	3		5400						
VI.	1	Főmérnök	5000						
	2	Titkár	4600	4**	1250	1100	875	750	625
	3	Főellenőr	4200	4**					
VII.	1	Mérnök	3800	*) **					
	2	Segédtitkár Ellenőr	3500	3 év	1000	900	700	600	550
	3	Műszaki ellenőr	3200	3 „					
VIII.	1	Mérnök	2900	3 év					
	2	Fogalmazó Hivatalnok	2600	3 „	900	720	630	540	450
	3	Műszaki hivataln.	2300	3 „					
IX.	1	Hivatalnok	2000	3 év					
	2	Műszaki hivataln.	1800	2 „	800	640	560	480	400
	3		1600	2 „					

A) táblázat.

* A VII. fizetési osztályban eltöltött tizenegy szolgálati év után 300 korona és tizenhat szolgálati év után további 300 korona korpótlék jár.

** A mérnök és segédtitkár, illetőleg főmérnök és titkár részére e fokozatokban is 3—3 év a várakozási idő.

B) **táblázat.** (Első része.)

Fizetési csoport	Szolgálati minőség (Cím)	Évi fizetés koronákban								Várakozási idő az egyes fizetési fokozatokban (év)							
		Fizetési fokozat															
		1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8
1	*a)* Főművezető *b)* Mozdonyfelvigyázó I. oszt.	2500	2800	3200	3600					4	4	4	Hátralevő szolgálati idő				
2	*a)* Főmotoros kocsivezető *b)* Főmozdonyvezető *c)* Mozdonyfelvigyázó II. oszt.	1800	2000	2200	2500	2800				3	3	4	4				„
3	Művezető	1400	1600	1800	2000	2200	2500	2800		2	3	4	4	4	4		„
4	*a)* Motoros kocsivezető *b)* Mozdonyvezető	1200	1300	1400	1600	1800	2000			2	2	3	3	3			„
5	Vizsgáló főkalauz	2400	2600	2900	3200					4	4	4					„
6	*a)* Főkalauz *b)* Vizsgáló kalauz	1800	2000	2200	2400	2600				3	3	4	4				„
7	Kalauz	1200	1300	1400	1600	1800	2000			2	2	3	3	3			„
8	*a)* Állomási elöljáró *b)* Főkertész *c)* Főkocsimester *d)* Főkocsivizsgáló *e)* Főraktárnok *f)* Főszertárnok stb.	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000	3200	3	3	3	4	4	4	4	„

Magyarok a milánói kiállításon.

1906-ban Milánóban tartott világkiállításon Magyarország is résztvett. Gyönyörű pavilonunk volt, de — sajnos — a megnyitás után hamarosan leégett. Eredetileg Szterényi államtitkár volt a kormány részéről kijelölve, de a dolgok itthon úgy alakultak, hogy helyette *Ludvigh Gyula* Máv. elnökigazgató vezette a delegációt. Kitűnő eredmény értek el. Az olaszok kitüntető melegséggel fogadták a magyarokat.

Ludvigh hazajött. A pavillont ott újból sürgősen felépítették és a magyar kormány megbízásából Báró Szterényi, (aki a beteg Kossuth Ferencet helyettesítette — de ebbe a kérdésbe Kossuth Ferenc be sem avatkozott volna) — az Olaszországban élő *Kossuth Lajos Tivadart* akarta a belügyminiszter útján a magyar képviseletre felkérni.

Persze külön levélben Kossuth Lajos Tivadar is felkéretett. Röviddel ezután nagy meglepetésre, Wekerle miniszterelnök magához kérette Szterényit és Goluchovski külügyminiszter táviratát közölte vele, mely így szólt:

„Szterényi államtitkár 72165. sz. alatt táviratilag közölte, hogy a magyar kormány azt határozta, miszerint a milánói kiállítás leégett magyar osztályának újból való megnyitását: *Kossuth Lajos Tivadar* úr által akarja eszközöltetni, ö Felsége legmagasabb parancsára van szerencsém közölni Nagyméltóságoddal, hogy ö Felsége ezt nem engedheti meg („dieses nicht zugeben kann“), minthogy Kossuth úr olasz *állampolgár.* Kérem ennélfogva a történt intézkedés mielőbbi visszavonását, minthogy a legfelsőbb akaratnyilvánítással szemben, nem vagyok abban a helyzetben, hogy az olasz kormányt, a kívánt értelemben értesíthessem.

Goluchovski.“

A külügyminiszter tehát előzetesen nem szólt a magyar kormánynak, hogy aggályai vannak, hanem a királyhoz szaladt áskálódni.

Kossuth Lajos Tivadar természetesen nem *nyitotta meg a kiállítást.*

V. ö. Szterényi József báró: *„Régmúlt idő emlékei“* Bp. 1925.



Eredeti fényképfelvétel Báró Szterényi József birtokában.



KOSSUTH FERENC
kereskedelemügyi m. kir. miniszter
a magyar vasutasok törvényes pragmatikájának megalkotója 1907-ben.

UDVARDI ÉS KOSSUTHI KOSSUTH FERENC

valóságos belső titkos tanácsos, 1906. április 8-tól—1910. január 17-ig; kereskedelemügyi m. kir, miniszter.

Magyarország egykori lánglelkű kormányzójának: *Kossuth Lajosnak* idősebbik fia, Deák Ferencnek keresztfia volt. Egy tréfás szójátékot is faragtak róla: „Ha már Kossuth, miért nem Lajos, vagy ha Ferenc, miért nem Deák?“

Annyi azonban tény és való, hogy édesatyja nagy szabadságszeretetét és Deák Ferenc bölcs mérsékletét megtaláljuk minden tettében.

Élettörténete filmre kívánkozik. Regénynek is beillene viharos gyermekkora, hánykódtatása, hontalansága, hazatérése és működése. Az a fény és árny, fogság és dicsőség, melyben Kossuth Ferenc világrajövetele előtt, édesatyjának része volt, mintha végigvonulna az ő életén is.

Ki volt Kossuth Ferenc?

A világ leghíresebb vasúti- és hídépítő mérnökeinek egyike. Pesten, a Szép-utcai László-féle házban 1841. november 16-án született. Nyolc éves korában káprázatos ünneplésben volt része, mikor édesatyjával a csikorgó hidegben bevonultak Debrecenbe. Még egy év sem telt el, már a Bakonyban bújdostak *Lajos Tivadar* kis öccsével a bátorlelkű *Kossuth Lujza* férj. Ruttkayné és *Karády Ignác* nevű nevelőjük szárnyai alatt. Az önkéntes száműzetésbe távozott édesatyjuk keresésére indultak. Elfogták őket Lókúton a Zámoryak birtokán és kegyetlenül bántak velük. Innen a pozsonyi várba vitték őket fogságba. Itt látogatta meg a két Kossuth fiút az abszolutizmus hiénája Haynau tábornok.

Kiszabadulásuk után Törökországba kerültek *Kuta Iháha,* ahonnan a török kormány internálta Kossuth Lajost. Innen Párisba mentek. Itt a polytechnikumon, majd a londoni egyetemen tanult a két Kossuth fiú. 1859-ben Kossuth Ferenc Londonban *politikai gazdaságtanból pályadíjat nyert.* Mint mérnökgyakornok 1860-ban Angliában a *Dean Forest Central Railway* építésénél dolgozott. 1861-ben Olaszországba ment, s ott a liguriai vasútépítésnél kapott alkalmazást. 1861-ben a világ legnagyobb alkotásánál a *„mont-cenis“*-i alagút fúrásánál működött, egyben a susai vasút építésvezető mérnöke is

volt. Hamarosan osztályfőnök, majd a *műszaki hivatal legfőbb vezetője lett.* És ekkor mindössze 25. esztendejét sem töltötte be. Nehéz és felelöségteljes mérnöki munkája mellett élénk tevékenységet fejtett ki az emigráció mozgalmaiban is. Titkára volt a *„Nemzeti Igazgatóság“-nak.*

A magyar emigránsok 19 évi száműzetés után végre hazatértek Magyarországba, csak Kossuth Lajos és két fia maradtak Olaszországban. Az ürögi kerületben két ízben is megválasztották Kossuth Ferencet képviselővé, de a megtiszteltetésről atyjára való tekintettel lemondott. Az olasz kormány a „mont-cenis“-i alagútnál kifejtett nagy tevékenységét megbecsülendő: az *észak-olaszországi vasutak kormánybiztosává* nevezték ki Genovába.

1873-ban meghívták a *cesenai bányába vezérigazgatónak.* Itt történt meg a következő eset:

Kossuth Ferenc gyakran leszállt a bányába és mindent ellenőrizett. A munkások között sok anarchista volt. Kossuth Ferenc éles szeme észrevette, hogy a kötelek be vannak vagdalva. (U. i. a régi igazgatókat, így tették el a láb alól.) Odafordult a liftkezelőhöz és azt mondta: *Ezentúl csak veletek megyek le a tárnába és soha sem tudjátok ki fog lekisémi.“* A köteleket az anarchisták azonnal helyrehozták. Itt 1876-ban megnősült. Egy világszépség lett a felesége: *Hoggins Emília,* ki az angol költők által megénekelt Sarah Exteri grófnő dédunokája volt. Boldogsága igen rövid ideig tartott, mert egy évi házasság után: 1877. október 30-án, Firenzében felesége elhúnyt. A gyász nagyon letörte. Nápolyba ment, üdülni akart és íme ott Olaszország legnagyobb vállalatának, az *„Impressa Industriale Italiana“-nak vezérigazgatója* lett. Ő építette a *nílusi acélhidakat.* Az olasz kormány elhalmozta Kossuth Ferencet kitüntetésekkel. Bánya-, vasút- és hídépítő munkássága már az egész világ elismerésével találkozott.

1894-ben nagy gyász borult Magyarországra. Március 20-án este 10 óra 50 perckor Kossuth Lajos meghalt. Kossuth Ferenc hazakisérte édesatyja holttestét és itt maradt közöttünk. Egy hónapon belül, április 16-án, a tapolcai kerület megválasztotta képviselőnek. Ez év november 16-án (születésnapján) letette az állampolgári esküt is.

A függetlenségi párt élére állt. Ami ezután történt, Magyarország történetében felejthetetlen lesz. Kossuth Lajos szelleméből egy hajszálnyit nem engedve, de a Szent Koronát viselő király iránt hűséggel eltelve, kormányképes pártot hozott össze.

Nehéz munkája volt, de sikerült. 1905. januárében már a függetlenségi párt többségre jutott. Ezt már őfelsége is kénytelen volt tudomásul venni.

Innen kezdve Kossuth Ferenc élete szorosan összefügg a vasutasok életével.

1906. áprilisában már már az ex-lex (alkotmányon kívüli állapot) fenyegetett. A király Kossuth Ferencnek a kormányba való meghívását elfogadta és Wekerle miniszterelnök javaslatára kinevezte *kereskedelmi miniszternek.* És elmondhatjuk, hogy Baross Gábor óta gyors egymásutánban változott 7 kereskedelmi miniszter együttvéve nem törődött annyit 15 év alatt a vasutassággal, mint Kossuth Ferenc egy éven belül. Szterényi József államtitkárral együtt elkészítették és törvénybe iktatták a vasutasok pragmatikáját.

Talán édesatyja szelleme, talán a világotjárt és tapasztalt kiváló alkotásra hivatott mérnök és gazdaságpolitikai kiválóság, belső indításra hallgatva: nem pepecselt, nem ígérgetett, — *hanem a vasutasok érdekében cselekedett!*

Nagy dolog volt ez időben a királyi tanácsosság Pauler Tivadar igazságügyminiszter egyetemitanár könyvén, kir. tan. v. b. t. t. állott. Egy ügyvédet akartak kineveztetni és milyen nagy akadályokba ütközött. Pl. „igen jelentékeny politikai *érdemek*" jutalmazásaként 1896-ban egy illetőt azért hozott egyik miniszter javaslatba, mert ő is *közbenjárt,* hogy Kossuth Ferencnek felmondassék egy társaságnál, 10.000 forint díjazással járt állása.*)

Kossuthtal a király, eltérőleg a többi minisztertől — akikkel németül beszélt, — kivételesen franciául, vagy olaszul beszélt. Viszont Kossuth az osztrák kormánnyal folytatott tárgyalásokon *németül* beszélt. A király megkérte beszéljen vele is németül, mire Kossuth loyalisan azt felelte: „nem *engedhetem meg magamnak azt, hogy ő Felsége előtt hibásan beszéljek.* Ettől kezdve a király, ki a magyar nyelvet jól *értette* — noha beszélni nem igen tudott magyarul, — megengedte, hogy Kossuth magyarul referáljon, a király pedig németül válaszolt.

A németül hibásan beszélő Bánffynak is felajánlotta a király, hogy beszéljen csak magyarul, de Bánffy önérzetesen mondta: *„Nein Majestat* ist mir *gute Übung."* Ferenc József erre igen jóízűen kacagott.**)

*) Báró Szterényi József: *„Régmúlt idők emlékei"* Bp. 1925. 37. 1.

**) Ugyanott 38. L

Kossuth Ferenc Herkulesfürdőn feküdt betegen. Meglátogatására odajött testvéröccse: *Kossuth Lajos Tivadar.* Szterényi is lent volt azidőben. Egyszer beszéd közben sokáig kérlelte: *jöjjön haza és legyen a Máv. elnökigazgatója.* (Ugyanis Kossuth Lajos Tivadar, egy nagy olasz vasúttársaságnak vezető igazgatója volt.) Ennek keresztülvitelét Szterényi könnyen el tudta volna intézni.

Kossuth Lajos Tivadar szomorú szívvel a következőket mondta:

*„Én nem jöhetek haza. Kossuth Lajos fia nem tartózkodhatik Magyarországon a politikától, már pedig, ha politikát csinálok, akkor, vagy meggyőződésemmel, vagy fiúi érzületemmel kerülök ellentétbe. Mert, vagy jó volt Kossuth Lajos akkori politikája, hatvanévvel ezelőtt és akkor az nem lehet jó a mai viszanyok között, vagy ma jó ez a politika, akkor nem lehetett jó hatvan év előtt. Én nem foglalhatok ebben állást, ezért jobb nekem Olaszországban maradnom.**)*

Kossuth Lajos Tivadar valóban csak halóporában került haza.

Kossuth Ferenc 1913. év végén már nagyon beteg volt. 1914. év január 12-én megnősült. Feleségül vette özv. Benyovszky Sándornét. Baja egyre súlyosbodott.

1914 május 25-én halt meg. A kerepesi temető oroszlános nagy mauzóleumában lánglelkű édes atyja és Lajos Tivadar testvérbecse mellett alussza örökálmát.

Virasszon fölöttük a hála és a soha el nem múló kegyelet!

* * *

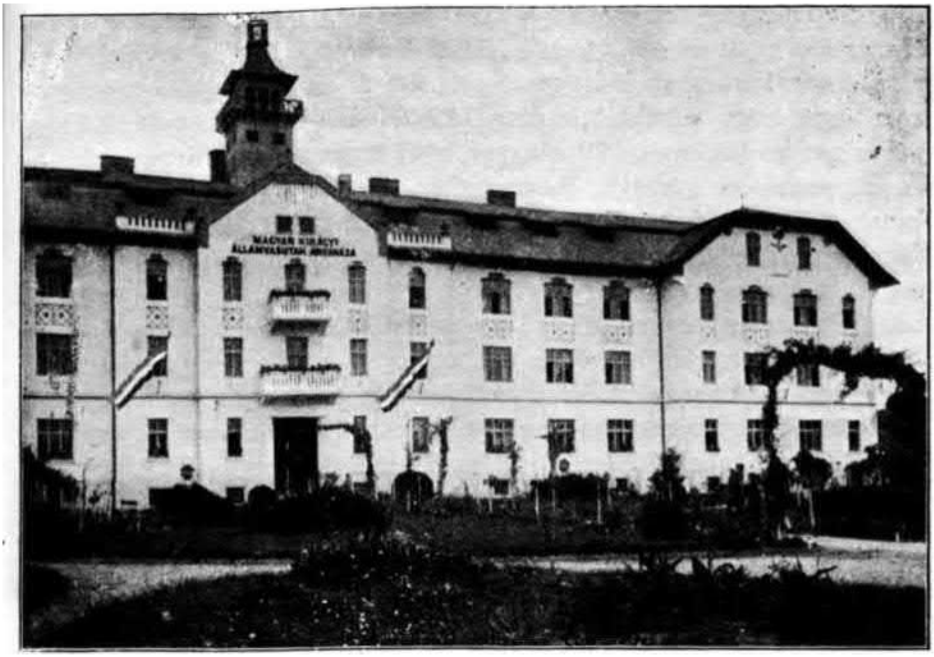
Az Államvasuti Irodakezelők Köre.

A mozdonyvezetők, a vonatkísérők, a hivatalnokok már külön-külön meg voltak szervezve és saját egyletükben működhettek. Csak még az akkori irodakezelők (a mai irodai segédtisztek) nem voltak együtt. *Darvay Rezső* és *Ragályi Elemér* néhány agilis irodakezelő társával létrehozta az *„Államvasuti Irodakezelők Kör“*-1, 1910 január 10-én megalakultak. *Darvay Rezső* lett az elnök, alelnökök: Ragályi Elemér és Derkay János lettek. Titkárok: Galamb József és Vojtsek Aladár, pénztárnok: Götz Béla, könyvtáros: Sedlazek Richárd, gazda: Andrássi Géza, ügyész dr. Mauthner Aladár.

A kör célja az államvasúti irodakezelők összetartása, társadalmi helyzetük emelése és anyagi boldogulásuk előmozdítása. Ugyanezen elvek alapján létesült, mint a hivatalnokok körében a Vasúti és Hajózási Club, de azzal a különbséggel, hogy itt csak az államvasúti alalkmazottak foglalhattak helyet.

Egyéb nevezetességeit 1918—19-ben közöljük.

***) Br. Szterényi József: *„Régmúlt idők emlékei* Bp. 1925. 36. 1.



KŐSZEGI VASUTAS ÁRVAHÁZ.

Vasutas Szövetség életében egyik jelentős esemény a *„Vasutas Árvaház“* létesítése volt.

Bezerédy Ábel, a Szövetség északi kerülete elnökének kezdeményezésére létesült. Az ő nemes lelke és erős akarata, gróf Batthyány lelkes támogatása, Tolnay Lajos, a Szövetség új elnökének szorgalma és a hazai vasutak áldozatkészsége teremtette meg Jurisich törökverő hős városában, Kőszegen, ezt a gyönyörű Vasutas Árvaházat.

1909. szeptember 30-án a Szövetség által rendezett árva-nappal indult meg az akció. Gróf Batthyány további gyűjtésével 150.000 korona készpénzre szaporodott a bevétel. Újabb 150.000 koronát Tolnay Lajos szerzett a Máv. igazgatóságától, mely adomány az 1907. évi rendezés örömére az alkalmazottak körében indult gyűjtés folytán újabb 90.000 koronával emelkedett. A Kassa—Oderbergi, Arad—Csanádi és Délivasút 5—5 ezer koronával, Szamosvölgyi 2000, Mohács—Pécsi 1000, Brassó—Háromszéki 1000, a Győr—Sopron—Ebenfurti 300, Petrozsény—Lupényi 200, gróf Batthyány Tivadar 2700, Pilber Ignác dr. főellenőr 1000, dr. Hadnár Károly főellenőr

150, Thier Manó főmérnök, építész 7220 és Szájbély Kálmán Máv. igazgató a saját és gyűjtéséből 33.600 koronát adtak az árvaház cél-újára. 1909. karácsony előtt rendezett két árvanap 35.000koronát ho-zott, úgy, hogy félmillió korona féléven belül együtt volt. Kőszeg város nemes közönsége 10 magyar hold ingyen telket adományozott és díjmentesen átíratta. Készpénzben 65.000 koronát is adott. A kútat saját költségén fúratta, ingyen kavicsot és homokot adott. A téglát ezrenkint 18 koronáért engedte át és végül még pótadómentes-séget is biztosított. Ilyen határtalan áldozatkészség után érthető, hogy az árvaházért versenyző Debrecen, Kolozsvár, Lőcse, Igló és Cegléd városok ajánlatából ez ősi törökverő város remek szép vidé-kére esett a választás. A Vasutas Szövetség kolozsvári kerülete meg-sértődött és egyidőre meg is szűnt emiatt. *Faludi József* ügyvezető-igazgató és *Lorber József* titkár javasolták *Tolnay Lajos* elnöknek, ki elfogadta. Ez a *három név* és a *kőszegi vasutas árvaház* örökre összeforrott. 1913. augusztus 10. napján avatták fel fényes ünnep-ség keretében. *Rodig István* Máv. igazgató-tanítót rendelték ki*) gond-nokul egy tanító és tanítónővel. 44 fiú és 38 leány, összesen 82 vasutas árva nevelésével kezdődött. A földszinten és az I. emeleten nyertek elhelyezést az árvák, aII. emelet egyelőre fenn volttartva. A háborús évek megzavarták az árvaház életét, mert a II. emelet helyiségeit és a dísztermet katonakórház céljára engedték át. A kórházat az árva-ház vezette és kincstári megtérítés ellenében élelmezte, dr. Lauringer János községi orvos felügyeletével. A kommunizmus alatt már az árvaház további fenntartása veszélyben volt s így *1919 április hó folyamán a Máv. igazgatósága vette kezelésbe.*

A kőszegi vasutas árvaház javára a vasutasok áldozatkészsége eddig is jelentős összeget juttatott, melynek megszervezésében a Máv. mindenkori elnöke és dr. Gyökössy Endre főtanácsos járt elől nagy agilitással, — kívánatos, hogy a vasutasok a jövőben is szeressék és támogassák a vasutas árvákat.

*

*) Rodig István, a kiváló érdemeket szerzett árvaházi gondnok azonos Radányi István Máv· felügyelővel a Máv· igazgatóság központi segédhivatalának főnökével.

4. FEJEZET.

A vasutasság aranykora. — Marx János Máv. elnök. — Beöthy László kereskedelmi miniszter. — Báró Harkányi János kereskedelmi miniszter. — Tolnay Kornél Máv. elnök és kora. — Kitört a világháború. — A felség elismerése. — Meghalt a király. — A herceghalmi vasúti katasztrófa. — IV. Károly király trónralépése.

A vasutasság aranykora.

A szolgálati rendtartás és illetményrendezés törvénybeiktatásával helyreállott a vasúton a nyugalom. Ezzel megdőlt az a tévhit, hogy az Állam, mint munkaadó a saját jószántából adhat, — ha akar, — de az alkalmazottnak követelni való joga nincsen.

A jogok és kötelességek törvényes rendezése, kétségtelen annak az önvédelmi harcnak volt következménye, mely 1904. tavaszán négy teljes napon át tartott, s amelyről részletesen beszámoltunk.*)

A vasúti pragmatika megalkotásával nemcsak a vasut-üzem zavartalan menete és békés fejlődése biztosítatott, hanem a napi kenyérgondoktól is mentesítette a magyar vasutasokat. Méltán aranykornak nevezhetjük ezt az időt, mert a bizalmatlanság helyét a bizalom, a félelem helyét, a fegyelem, a kétségbeesés helyét, a megelégedés töltötte be. S ha most azt kérdezzük: vájjon mennyibe is került ez a *jobb, emberibb, becsületesebb, őszintébb és boldogabb* kor az államkincstárnak? akkor pironkodva kell megvallanunk, hogy a Máv. évi tiszta üzleti fölöslegének alig egyötödrészébe anyagilag, erkölcsileg pedig semmibe.

Ezért hagyták sírni, memorandumozni, gyűlésezni, fenyegetőzni, sőt „sztrájkolni“ az éjjel-nappal szüntelenül működő üzem alkalmazottait. Ezért szenvedtek odalenn, ezért nyugtalankodtak odafönn a vasút irányítói.

*) lásd 373—434. oldalon.

Ez a boldog aranykor megszilárdította a hitet és önérzetet. Lehetővé tette a családalapítást és bearanyozta a nyugalombavonuló vasutas hátralevő életéveit. Kossuth őszintén akarta és az akarat testté vált.

A fegyelmi eljárást új alapokra fektették. A fegyelmi bírák és az elnök ez alapon már esküt tesznek. *A vizsgáló* és *vádló* személye *nem azonos.* Az önkény és a kiszolgáltatottság megalázó szerepköréből a polgári bíróság függetlenségéhez hasonló, emelkedett igazságszolgáltatási rend lépett a vasúton a pragmatikával életbe.

Amikor a pragmatika a minisztertanács elé került, ezt a kereskedelmi miniszter ezzel indokolta meg: *„Csak a jogok elismerésével lehet és szabad kötelességeket elvárni! A jognak és kötelességnek tehát egyensúlyban kell lenni, ha erősek és megnyugodtak akarunk maradni, mert ha nem érvényes a jog paragrafusa, nem lesz érvényes a kölelességé sem. Ezért ezt a pragmatikát, a már megszerzett jogok sérelmével, megváltoztatni nem szabad.*

*

Azóta kereken harminc esztendő telt el. Reánk szakadt a világháború, az összeomlás, a rémuralom, Trianon és a szanálás keserű megpróbáltatása. A magyar Állam ezeréves Testét a bosszút lihegő vakság, a martalócok között $^{2}/s$ részben szétosztotta. Államháztartásunk nehéz hajója kénytelen volt minden nélkülözhető terhét a Bé listára kidobni, hogy a *Fennmaradás* révébe bejuthasson és hál Istennek bejutottunk, már amennyire ez a szegény ország a magyar nemzet fennmaradását jelentheti.

A törvényes pragmatikát magábarejtő *szolgálati szabályzatot* az idén (1937. évben) változatlan szövegben és érvénnyel kinyomtatták és kiadták. Ugyan ebbe a könyvbe szorosan és változatlanul beletartozó *illetmény szabály zatott* pedig nem. Pedig a magyar vasutasok *mindkettő megtartására esküt tettek.*

Higyjük szívvel és lélekkel, hogy ha az egyik törvény (az 1907. évi 49. te.) érvényes, akkor érvényes a másik (az 1907. évi 50. te.) törvény is. És ennek kinyomtatása rövidesen visszahozza — a sok-sok nélkülözés után — a vasutasok aranykorát.



Csákányi MARX JÁNOS
valóságos belső titkos tanácsos,
1910. április 1-től, 1914. január 22-ig
a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnöke

CSÁKÁNYI MARX JÁNOS.

valóságos belső titkos tanácsos, 1910. április 1—1914. január 22-ig a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnöke.

Hirtelen fellobbanó, de hamar megbocsátó, derék magyar ember volt. Élettapasztalatokban gazdag tudása, szociális érzéke, fáradhatatlan munkabírása közismert volt.

Nemcsak elnöke, hanem megértő, szerető édesatyja is volt a Máv. valamennyi alkalmazottjának. Szinte megelevenedik előttünk kétfelé simított őszülő bajuszával, önérzetesen, őszinte, tekintélyt parancsoló, meleg szemeivel.

„A vas-i ember nem haragtartó . . . csak pattog, mint a tűz — de meleget ád“, — mondotta nem egyszer a fehér asztalnál.

Elment az apró vasutasok közé. Elvitte a feleségét az angyal lelkű Goehlert Idát is s a boldogság könnye ott ragyogott mindkettőjük szemében, ha az egyszerű, — nehéz és kemény szolgálatban elhasználódott — vonatkísérők körülrajongták őket. És valami megmagyarázhatatlan őszinteség és jóság vibrált még akkor is a szemében, amikor az előtte állót, hivatalában, sárga földig lehordta.

Marx János id. Marx János és Mülhoffer Magda házasságából 1850-ben Csákány községben (Vas m.) született. Ugyanott járt elemi iskolába. Tanítója feljegyzése szerint, egyetlen órát sem mulasztott. Szombathelyen a Premontrei gimnáziumban, majd a soproni főreáliskolában folytatta tanulmányait. Amikor 1863-ban Csákányban tűz pusztított és az ő házuk is leégett, szüleivel együtt Gráczba költözött, ahol befejezte középiskolai tanulmányait. *Kitüntetéssel tette le az érettségit* és beiratkozott az ottani műegyetemre. A megszerzett mérnöki oklevelével előbb az államépítészetnél gyakornokoskodott. 1376. évben a *tiszavidéki vasút* szolgálatába állott, mint mérnök. Egy év múlva átlépett a *kassa-oderbergi* vasút szolgálatába, ahol tudásával és szorgalmával az osztálymérnökségnél vonta magára a figyelmet. Egyéni kiválóságát meg is becsülték. Thaly Emil helyére berendelték a közlekedési minisztériumba a vasúti és hajózási főfelügyelőséghez biztosnak. Néhány év alatt főfelügyelő lett és mint ilyent 1888-ban a *zágrábi üzletvezetőség* vezetésével bízták meg. 1891-bér már a *budapesti* üzletvezetőség élére került. Ennek kettéválasztása után egy esztendőre a *déli üzletvezetőség* vezetője lett. 1893-ban onnan bekérték az igazgatóságba, ahol a forgalmi szakosztály (A IV.) vezetésével bízták meg. (U. i. az időben még nem volt F. főosztály).

A forgalom fejlesztése körül szerzett kiváló érdemeiért 1894-ben a III. oszt vaskoronarendet, 1898-ban pedig *„csákányi"* előnévvel magyar nemességet kapott Őfelségétől és számos külföldi uralkodó is magas kitüntetést küldött Marx Jánosnak.

Schober Albert eltávozása után 1904-ben a Máv. elnökhelyettesévé nevezték ki. öt esztendő múlva: 1910-ben Ludvigh Gyula helyére az elnöki székbe került.

A Máv. aranykora az ő elnökségének idejére esik, mert nemcsak a vasútnak, (mint Ludvigh Gyula idején), hanem a vasutasságnak is jó dolga volt.

Elnökhelyettes korában az A) fő osztályt vezette. Ez időben a nyugbérpénztár új külön betegsegélyző pénztár létesítésével kapcsolatos munkák az ő szociális érzékét és nagy látókörét bizonyítják.

1914. január 22-én nyugalomba vonult és átadta helyét Tolnay Kornélnak. Utolsó éveit Váczon, máriatelepi villájában, csendes elvonultságban töltötte. Ott htínyta le örök álomra szemét 1924. április 10-én 1 órakor. Hamvai Budapesten, a kerepesiúti temető 2/11 tábla első sorában pihennek.

Legyen áldott az emlékezete!



Marx János elnök idején a városi villamos az Oktogonon.



„Vasúti Tisztképző Tanfolyam" képtárából.
Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme.

Bessenyei BEÖTHY LÁSZLÓ
a Lipót-rend lovagja,
1911. október 18-ból —1913. június 10-ig
kereskedelemügyi m. kir. miniszter.

BESSENYEI BEÖTHY LÁSZLÓ

1911. október 18-tól 1913. június 10-ig kereskedelemügyi m. kir. miniszter.

Bihari ember, régi és a közéletben mindenkor szerepet játszó család sarja. 1860-ban született Biharmegyében, Hencidán. Jogi tanulmányai közben a bécsi és berlini egyetemen is hosszabb időt töltött. A közigazgatási pályára 1886-ban lépett, amikor Biharmegye aljegyzőjévé választotta. Ettől fogva Biharmegye közéletének vezetői között volt mindig. 1890-ben az élesdi kerület képviselője lett. 1893-ban Biharmegye és Nagyvárad város főispánjává nevezték ki, amely állásától 1905-ben vált meg. A közügyek terén szerzett kiváló érdemeiért a király a Lipót-rend lovagkeresztjével tüntette ki. Az 1910-iki általános választások alkalmával a hosszúpályi kerület választotta meg képviselőjének és elnöke lett a képviselőházi közgazdasági bizottságnak, valamint az országos közlekedési tanácsnak is.

Nagy műveltségű, éles judíciummal bíró politikusnak ismerték már régóta úgy, hogy amidőn a képviselőházban egy külkereskedelmi szerződés tárgyalásakor a hiányzó előadó helyett szakavatottan, teljes tárgyismerettel felelt meg hirtelen vállalt előadói tisztének, a képviselőház régi tagjait ezzel nem is túlságosan lepte meg, mert azok körében osztatlanul elismerték közlekedési, pénzügyi és általában közgazdasági képzettségét.

Általános feltűnést keltett a kereskedelmi tárca költségvetési vitája alkalmával elmondott parlamenti beszéde is. Itt bontakozott ki tulajdonképen politikai karaktere és kiváló értelmi kvalitása. Alapos tájékozódottsága, mély betekintése a dolgok lényégé s mindenek fölött egyenes nyíltsága, a legszigorúbb kritikát is lefegyverezte.

Vasszorgalmának és gyors felfogásának már ez első szereplése alkalmával is erős bizonyságát adta azzal, hogy a magy. kir. államvasutak adminisztratív és üzemi kérdéseibe mélyen behatolt és tökéletesen, tisztán felismerte a közlekedési bajokat s azok forrásait.

Beöthy László vasúti és közlekedési politikája a realitás szilárd alapján nyugodt, *inkább a tettek, mint a szavak embere volt.*.

Humánus érzelmű, erős szociális érzékű s igazságszerető férfiú s a *vasutasok személyi és existenciális érdekei iránt is eleven érzéke volt.* Előzékeny, finom modora és lelki nemessége a legkiválóbb miniszterek közé sorolta.

*) V. ö. Wodianer Béla Antal Vasúti almanach 1912



TAKTAHARKÁNYI HARKÁNYI JÁNOS BÁRÓ.

valóságos belső titkos tanácsos, 1913. július 13-tól—1917. junius 15-ig kereskedelemügyi m. kir. miniszter.

1859. április β-án született. Középiskolai tanulmányait Budapesten és Németországban, a főiskolát a hohenheini gazdászati akadémián és a hallei egyetemen végezte. 1882-ben hazatért Zemplém megyei családi birtokára és ott gazdálkodott.

Politikai pályafutása 1896-ban kezdődött, amikor a facseti kerület szabadelvű programmal képviselővé választotta. 1901-ben ugyanott újra megválasztották, de már 1902-ben mandátumáról lemondott.

Sok oldalú képességeit Tisza István nagyra értékelte így történt, hogy kormányának 1913. junius 10-én történt megalakításakor felajánlotta Harkányinak a kereskedelmi tárcát, amit el is foglalt és ezt a háború alatt mindaddig megtartotta, amíg a Tisza kormány 1917. junius 15-én, választójog reformjának ellenzésén megbukott. Tárcáját gróf Serényi Bélának, gróf Eszterházy Móric kormányában helyet foglaló kereskedelmi miniszternek adta át.



Dunaszentgyörgyi T O L N AY KO R N É L
államtitkár, a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnöke
1914—1918 években.

DUNASZENTGYÖRGYI TOLNAY KORNÉL

Mintha csak a Gondviselés rendelte volna a nagy megpróbáltatások idejére a Máv. vezéréül Tolnay Kornélt 1914. január 22-én. Nagy tudása, meleg emberi szíve és lekötelező nyájas modora, minden vele érintkezőt lebilincselt. A világháború óriási vasúti teljesítménye az ő nyugodt és bölcs vezetésétől elválaszthatatlan.

A Máv. első elnökigazgatójának: *Tolnay Lajosnak* volt a fia. Gödöllőn 1865-ben született. Budapesten halt meg 1936. február 21.

Középiskoláit és a műegyetemet Budapesten végezte. Előbb Németországban, majd itthon vasútépítéseknél, mint magánmérnök kellő gyakorlatott szerzett. A fiumei kikötő építése után 1893-ban a magyar állam szolgálatába lépett, a vas. és haj. főfelügyelőséghez.

1898-ban jobbparti üzletvezetőh., 1901-ben a debreceni üzletvezetőség élére került. Sokoldalú tehetsége és nagy nyelvismerete révén, mint a Máv. képviselője vett részt 1895-ben Londonban, 1905-ben Washingtonban tartott nemzetközi kongresszusokon. 1908-ban kilépett a Máv.-tól és a hazai villamosvállalatok vezére lett. Hat esztendeig működött, mint részvénytársasági elnök. 1914. január havában a magyar kormány meghívta a Máv. élére.

A világháborúban a Máv. vezetése az ő kezében volt. A központi hatalmak a sokszoros túlerővel szemben küzdöttek, s így a Máv. vonalain bonyolították le a legnagyobbb forgalmat, — noha nagyobbára egyvágányú pálya állott csak a rendelkezésünkre. Meg kell említeni Tolnay Kornél dicséretére azt is, hogy e nagy világforgatagban, neki még kinevezett helyettese sem volt.

Az őszirózsás lázadás idején a felszabadult vad szenvedélyek, szindikátusok, terrorizálni akarták ezt a nyugodt, derék hazafit.

Azóta különösen ipari vállalatoknál töltötte be az elnöki tisztet, nagy tudásával és meleg emberi szívével sokat használván a köznek.

Talán nem érdektelen, ha a Máv. nagy elnökének érdekes életéből megörökítünk egy jelenetet, mely az ő nagy nyugalmát és kedves humorát is bizonyítja.

Üzletvezető korában történt, a debreceni pályaudvaron. Tolnay Budapestre készült. A termes kocsija mellett állva beszélgetett a város egyik notabilitásával. Egyszer csak előtte terem feszes vigyázzban az állomásfőnök és jelenti Tolnaynak, hogy *„az indulás ideje itt van, méltóztassék fölszállni!“* Tolnay hátra se nézett, csak úgy a szeme sarkából a vonat elejére pillantott és utánozhatatlan halk nyugodtsággal mondta: *„Kitartás. Még nincs mozdony!.*

Legyen áldott az emlékezete!

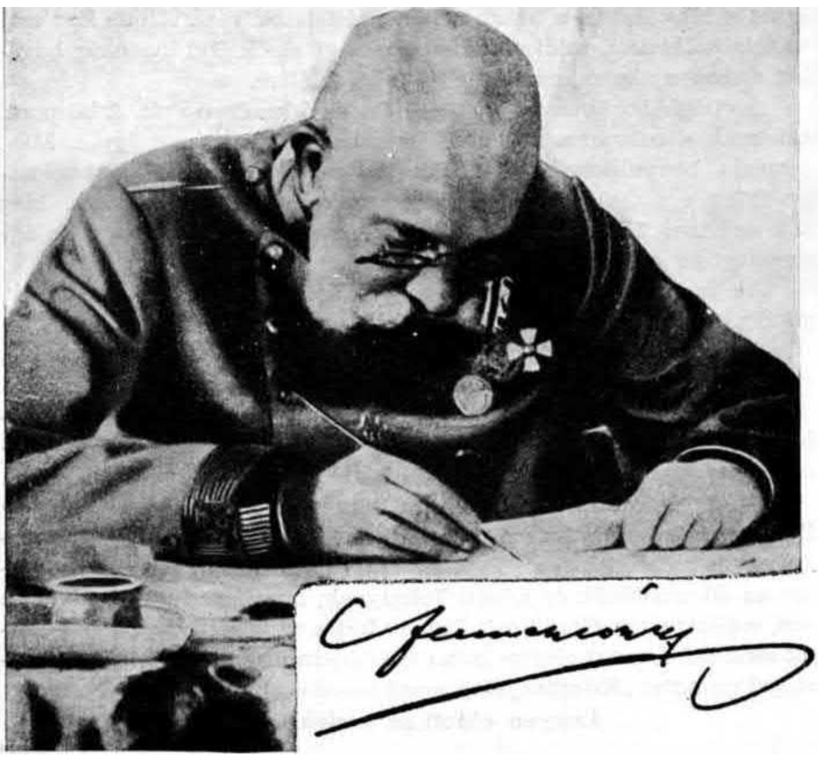
Kitört a világháború!

Az osztrák-magyar monarchia ellen hosszú évek óta rendszeresen folytak az izgatások a délszlávok között. A *Narodna-Obrana* nevű titkos szövetségben régen elhatározták az osztrák és magyar trón várományosának Ferencz Ferdinánd főhercegnek elpusztítását. Csak alkalomra vártak. 1914. év junius havában Ferencz Ferdinánd trónörökös hivatalos látogatást tett Bosznia és Hercegovinában. Vele volt fenséges hitvese is. Princip nevű szerb diák Sarajevóban 1914. junius 28-án akkor, amidőn autójuk a hídról egy keskeny útra fordult — szinte lépésben haladva, — közvetlen közelről a trónörököst és feleségét agyonlőték. A következmények nem maradhattak el.

A monarchia a bűnösök felelősségre-vonását követelte, amire Szerbia hajlandó is lett volna, de Hartwig szerbiai orosz követ

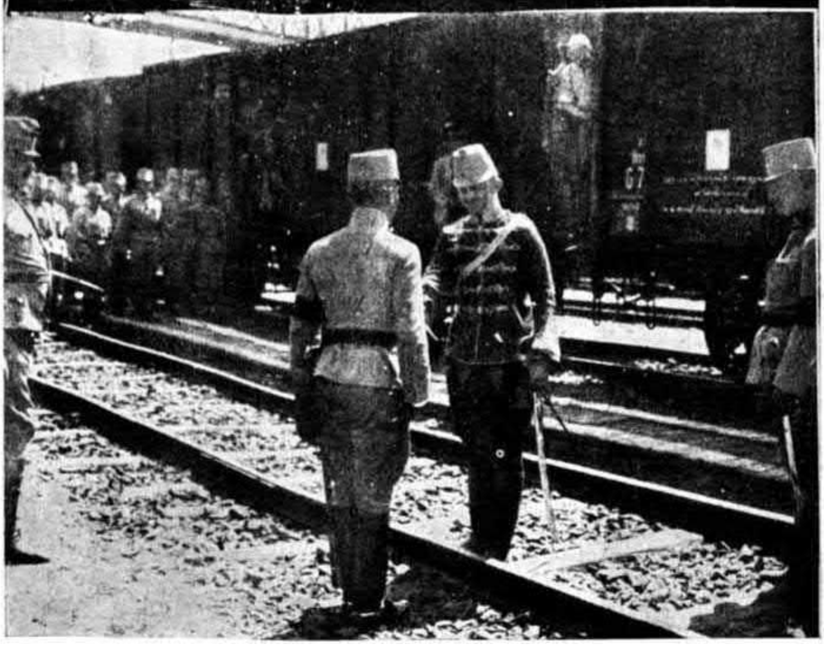
II. Miklós cárt a szerbek kihívó viselkedése mellé állította, s így az érdekszövetségekben egyesült központi és antant hatalmak egymásra zúdították a vérzivatart.

Mindent megfontoltam!...



Megáldják a zászlókat „Az Est“ felvétele.





Miklós Imre: „A magyar vasutasság oknyomozó történelme“ Az „Új idők44 felv.

KÁROLY FERENC TRÓNÖRÖKÖS
a ferencvárosi pályaudvaron a 74. gyalogezred parancsnokának jelentését hallgatja.

A Felség elismerése.

9/1915. eln. sz. Ő császári és apostoli királyi Felsége a császári és királyi hadügyminiszterhez a „Budapesti Közlöny“ folyó évi január hó 16-án kiadott 13-ik számában megjelent következő legfelsőbb kéziratot méltóztatott intézni:

„A mozgósítás és a hadi felvonulások a katonai vasúti hatóságok és a közlekedési intézetek végrehajtó közegeivel szemben a legfelsőbb hivatalnoktól kezdve az utolsó vasúti munkásig úgy a hűséges kötelességteljesítés, mint az önálló cselekvés és a tetterő a legmeszszebbmenő követelményeket támasztották, melyeknek mindannyian kifogástalanul megfeleltek.

A háború tartama alatt is a monarchia összes vasúti és hajózási vállalatai erejüknek teljes megfeszítését igénylő fokozott tevékenységetfejtettek ki; a vasúti alkalmazottak és a hajók személyzete ellenséges tűzben ismételten bátorságot és hidegvérűséget tanúsítottak.

Ezt örömmel ismerem el és mindazoknak, kik a vasutasoknak és hajózási vállalatoknak fényes teljesítményei körül érdemeket szereztek, Köszönetemet és legfelsőbb Megelégedésemet fejezem ki.

Megbízom önt, hogy ezen Elismerésemnek közhírré tétele iránt intézkedjék.

Kelt Bécsben, 1915. évi január hó 12-én.

Ferencz József s. k.“

A midőn Ő Felsége királyi elismerését intézetünk egész személyzetének tudomására juttatom, örömmel és büszkeséggel fordulok a magyar királyi államvasutak összes alkalmazottjaihoz, vasutas társaimhoz, hogy mélyen érzett hálámat és meleg köszönetemet nyilvánítsam mindnyájuknak azért az odaadó, nem ritkán önmegtagadást kívánó buzgalomért és teljes készségért, a melylyel intézetünk alkalmazottjai, felismerve mint vasutasok a vasutasnak a hadviselésben való oly kiváló fontosságát és áthatva mint hazafiak annak a tudatától, hogy a létében megtámadott szeretett hazáért erőink végső megfeszítéséig mindent meg kell tennünk, — vasutas és hazafias kötelességeiket teljesítik. És a mikor méltánylás teljes mértékével emlékezem meg arról a társadalmi tevékenységről, a megértő és szerető áldozatkészségről is, a mely a mai rendkívüli időkben és súlyos viszonyok között alkalmazottaink egész egyeteménél megnyilvánult, mint az intézet első tisztviselője, mindnyájunk nevében meghajtom az elismerés zászlaját azoknak a társainknak megszentelt emléke előtt a kik a kötelességteljesítés mezején életükkel áldoztak.

Nincs is kétségem aziránt, hogy intézetünk minden egyes alkalmazottja, a mint eddig, úgy ezentúl is önfeládozásig fokozó odaadással fogja teljesíteni a reá váró kötelességeket és minden erejével hozzá fog járulni ahhoz, hogy a létért vívott küzdelem, a mint ezt mindnyájan megingathatatlan hittel hiszszük, teljes diadalai érjen véget.

Budapest, 1915. évi január hó 19-én.

Tolnay s. k.

A Magyar Királyi Államvasutak Hivatalos Lapja. 1915. jan. 19.

A Budapesti Közlöny rendkívüli kiadása

Budapest, 1916 | 269. szám. | Kedd, november 21.

BUDAPESTI KÖZLÖNY.

HIVATALOS LAP.

Szerkesztőség | Előfizetési árak: | Hivatalos hirdetések: | Magánhirdetések:

Kiadóhivatal

HIVATALOS.

Ő császári és apostoli királyi Felsége

Első Ferencz József

ma, 1916. évi november hó 21-én, este 9 órakor a schönbrunni kastélyban, az Urban csendesen elszenderült.

Ferenc József halálának hivatalos bejelentése.



I. FERENCZ DÓZSEF CSÁSZÁR ÉS KIRÁLY A HALOTTAS ÁGYON.

Megdicsőült *Első Ferencz József* Ő császári és apostoli királyi Felsége, tegnap felbontásra került legmagasabb végrendeletében a következő búcsúszavakat méltóztatott legkegyelmesebben intézni népeihez, valamint a hadsereghez és a haditengerészethez:

Szeretett népeimnek igaz köszönetét mondok azért a hűséges szerétéiért, amelyet Irántam és Házam iránt úgy boldog napokban, mint súlyos időkben viseltettek. E ragaszkodás tudata jól esett Szívemnek és abból merítettem erőt nehéz uralkodói kötelességeim teljesítéséhez.

Őrizzék meg ugyanezeket a hazafias érzületeket Utódom számára!

Hadseregemről és Hadtengerészetemről is a meghatott. köszönet érzelmeivel emlékezem meg bátorságáért és hűséges odaadásáért. Győzelmeink örömteljes büszkeséggel, az őket önhibájukon kívül ért balszerencse fájdalmas bánattal töltöttek el.

Abban a kitűnő szellemben, amely a hadsereget és a haditengerészetet, valamint mindkét Honvédségemet mindenkor lelkesítette, zálogát látom annak, hogy éppen úgy, mint Én,

Utódom is mindenkor számíthat reájuk.

Ez volt a király végrendelete népeihez.

Legyen áldott mindörökre az emlékezete!



„Tolnai világlap16 fölvétele.

A herceghalmi vasúti katasztrófa.

A király temetéséről jött különvonat Herceghalom állomáson 1916. november 31-én csötörtökön éjjel 1 órakor 76 km. sebességgel nekirohant a gráci személyvonatnak és mindkét vonat gyengébb szerkezetű kocsiját pozdorjává törte. A legirtózatosabb vasúti baleset volt a magyar vasutak történetében. 72 halott és többszáz sebesült. A jobb sarokban fennt: *Thallóczy Lajos* a szörnyethalt szerbiai polgári kormányzó, kiváló történettudós. A középen *Vida János* főmozdonyvezető, ki sértetlen maradt. Az előjelző lámpáját eloltotta a szél és a fék sem működött rendesen.



Őfelsége utolsó szavai: „Felajánlom Neked váltságul az én életemet népem boldogságáért Γ

IV. KÁROLY,

MAGYARORSZÁG APOSTOLI KIRÁLYA.

Száműzetésben mártírhalált halt 1922 április 1-én.

Károly

HIVATALOS RÉSZ.

Ő császári és apostoli királyi Felsége a következő legfelső kéziratott méltóztatott legkegyelmesebben kibocsátani:

Kedves *Gróf Tisza!*

Attól a szándéktól indíttatva, hogy Magamat Magyarország s Horvát-Szlavon és Dalmátország királyává mielőbb megkoronáztassam, utasítom önt, hogy az országgyűléssel érintkezésbe lépve, idevágó javslatait terjessze Elém.

Kelt Bécsben, 1916. évi november hó 23-án.

Károly s. k.
Gróf Tisza István s. k.

IV. KAROLY.

MAGYARORSZÁG APOSTOLI KIRÁLYA.

Ténylegesen uralkodott 1916 november 22-től 1918 november 13-ig.

Persenbeug sziklavárában 1887. augusztus 17-én született. Édesatyja a daliás Ottó főherceg, édesanyja Mária Jozefa szász királyi hercegnő volt. Ottó főherceget Magyarországon nagyon szerették, mert velünk együtt érzett és őszintén szeretett bennünket. A soproni Nádasdy huszárok délceg ezredese és Mária Jozefa a lelkileg is királyi asszony, két fiának: *Károlynak* és *Miksának* magyar szellemben való nevelésére kiváló gondot fordítottak. Amikor Ottó főherceg 1896-ban tábornok lett és Bécsbe helyezték át, — az eddigi magyar tanítójuk: *Tormássy János* felküldte *Artur* nevű fiát Bécsbe az egyetemre, ki naponta bejárt a palotába a fenséges fiukat tanítani. És el lehet mondani, hogy IV. Károly király — valamennyi Habsburg között, — a legszebben és legtökéletesebben beszélt magyarul. Különösen szerette a magyar történelmet. *Kazinczyt, Kisfaludyt, Vörösmartyt, Petőfit* és *Katona József* Bánk bánját olvasta szeretettel.

Mélységes vallásosságát angyallelkű édesanyjától örökölte. Erőben és erényben növekedett. Akivel csak tudott jót tett. Katonai pályára készült. A pontosság, lelknsmeretesség és gyors felfogás mellett még egy királyi vonás jellemezte: *a szívjóság.*

1911. júniusában jegyezte el és ugyanez év október 21-én vette nőül Zita pármai hercegnőt, kivel a legideálisabb és legboldogabb életet élte. Ferencz Ferdinánd trónörököstől—ki Károly királynak nagybátyja volt — örökölte a trónnal együtt a világháborút, melybe akaratán kívül sodródott. De őfelsége I. Ferencz József elhunyta után minden erejét összeszedte, hogy mint magyar király, népének békét és boldogságot szerezzen.

1918. őszén elűzte a forradalom. Kétszeri visszatérése sikertelenül végződött. Számkivetésben halt meg Maderia szigetén, Funchalban, 1922. április 1-én. Legyen mindörökké áldott az emlékezete!

5. FEJEZET.

Tisza István gróí miniszterelnök békekísérletei. — Serényi Béla gróí kereskedelmi miniszter. — Őfelsége a vasutasok fizetését törvény utján akarta felemeltetni. — Vasutasok küzdelme a létért az egész országban. — Szterényi József báró kereskedelmi miniszter. — Vasúti hírek 1918-ban.

1937-ben jelent mega *Magyar Tudományos Akadémia* kiadásában *gróf Tisza István összes munkáinak sorozatában a Levelek VI. kötete.*

Ebben a kötetben találjuk meg a hiteles adatokat *Tisza béketörekvéseiről, lemondásának körülményeiről.*

Egyik legérdekesebb levél az, melyet *1917 április 29-én TV. Károly királyhoz intézett* s amelyben többek között a következőket írja:

Legkegyelmesebb uram!

Kegyeskedjék megbocsájtani, ha ebben a szokatlan formában térek vissza Felségednek a magyar belpolitikai kérdésben hozott döntésére, hogy ismételjem legmélyebb hálaérzetemet azért az olyan megtisztelő legmagasabb bizalomért, mely Felséged elhatározásában és azzal kapcsolatos legkegyelmesebb kijelentéseiben megnyilvánul. Nem merészkedtem volna Felségednek ez érzelmek kifejezésével terhére lenni, ha más is nem késztetett volna, hogy Felségedhez forduljak. Ez pedig *a spanyol király intervenciója.*

Ha Felségedet jól értettem, én vagyok Felségednek egyetlen felelős szolgája, aki erről a dologról tudomást szerzett s e körülmény folytán kötelességemnek érzem a dologra visszatérni.

Don Alfonsonak csekélységemre vonatkozó kívánságára nézetem szerint könnyű megfelelni: *sohasem voltam háborús uszító, ellenkezőleg, boldogult I. Ferenc József császár és király őfelsége felelős tanácsadói között én voltam az utolsó, aki a szerbiai ultimátumhoz — éspedig egy, általam mérsékelt formában — hozzájárultam, ma is a mielőbbi békekötés mellett vagyok* és nem hiszem, hogy híva-

talomban való megmaradásom a béke ügyének többet ártana, mint a Magyarországon egy kormányváltság folytán előálló következmények, melyek ellenségeinket a monarchia belső helyzetének téves megítélésére indíthatnák és reményeket kelthetnének bennük, melyek a békekilátásokra csak zavarólag hathatnának.

Ez lehetne a válasz tárgyi tartalma, annak hangjában pedig legalázatosabb nézetem szerint nem lenne elhallgatható a kínos meglepetés afelett, hogy *a spanyol király ellenségeink kívánságainak tolmácsául szegődik Felséged felelős tanácsadóinak megválasztása körül.*

Ügy a monarchia presztízsére való tekintettel, mint személyes hűségem kapcsán a legnagyobb mértékben meg kell ütköznöm a gondolaton, hogy más államok uralkodói befolyást akarjanak gyakorolni Felséged felelős szolgáinak megválasztására és így indíttatva érzem magamat, hogy kifejezést adjak annak a meggyőződésemnek, hogy *egy ilyen kísérlet nem maradhat megfelelő visszautasítás nélkül,* ha barátságos és bizalmas formában is.

Mikor legalázatosabban kérem, hogy ezt a kérdést a legkegyelmesebben mérlegelés tárgyává tenni méltóztassék, legyen szabad mélyen érzett köszönetemet és hálás odaadásomat ismételten kifejeznem.

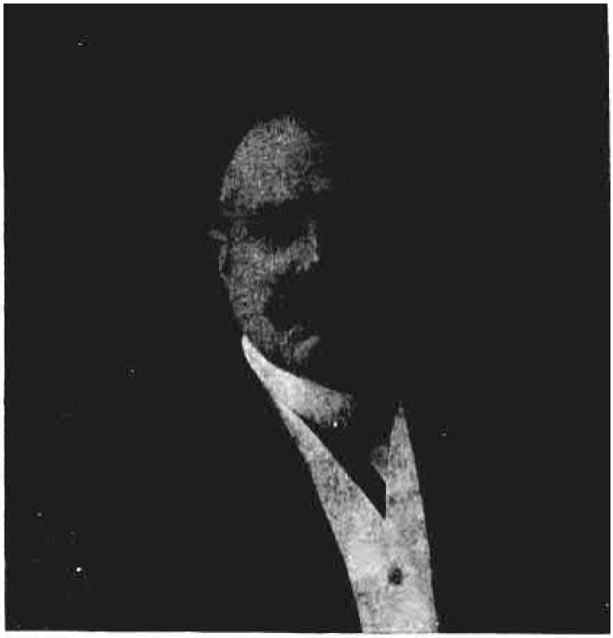
Tisza.

Ebből a levélből tehát kiderül, hogy *XIII. Alfonz a Tisza-kormány elbocsátását javasolta Károly királynak,* aki azonban ekkor még Tisza mellé állt. (Bár ne állt volna!)

Tisza István visszautasította az illetéktelen vállalkozást és tiszta lelkiismerettel hivatkozott arra, hogy ő a szerbiai ultimátum idején is ellenezte a háborút, majd, mikor nézetével kisebbségben maradt, enyhítette az ultimátum hangját és hangsúlyozza, hogy ezidőszerint — tehát 1917 április végén! — is a mielőbbi békekötés mellett van.

Tisza István őszinte békevágyáról és ismételt békekísérletéről ír, melyet ántánt által mereven visszautasított 1916 novemberi békeajánlatról, Tiszának 1914 végén és 1916 tavaszán ismételten megnyilvánult békekísérleteiről. Ámde a békekötés érdekében — mely nem Károly királytól, nem is Tiszától, hanem az antánttól függött — Tiszának önként félre kellett volna állni és helyét gróf Apponyinak átadni, mert az antánt Tiszával azért nem tárgyalt, mert nem mondott le a hadüzenetkor. Ez esetben 1917. tavaszán megkötött békével talán elkerülhettük volna a *forradalmat, Tisza vértanú halálát, a kommünt, a trónfosztást és az ország borzalmas megcsonkítását.*

Ez nem magánügye volt Tiszának, hanem a nemzet létének ügye.





1917. június 15-től 1918. január 25-ig.

A háborúban kimerült vasutasság 1917. június 15-én új minisztert kapott, mert a jóindulat hangoztatása, — bármennyire komoly alapja volt is — még jobban elkedvetlenítette a vasutasságot. Tenni, segíteni pedig alig lehetett. A Szent-koronás Országos Vasutas Szövetség egy óriási emlékiratot adott át és várta az ígéret betartását. Serényi, amint az események leírásánál is említettük még azt is megígérte, hogy a vasutasok adósságát is konvertálni fogja. Félévi minisztersége alatt azonban erre módja sem lehetett.

Serényi Béla gróf 1866. június 16-án született. Tanulmányait a bécsi Theresianumban végezte. Politikai szereplése 1896-ban kezdődött. A dédesdi kerület (Borsod m.) szabadelvű programmal orsz. képviselővé választotta. — 1918-ban a kereskedelmi államtitkári méltóságot töltötte be Hieronymi Károly miniszter mellett. Mint államtitkár valóságos belső tanácsos lett. — 1910-ben a Khuen-Héderváry kabinetben földmívelési miniszteri tárcát töltötte be.

1916. szeptember havában gróf Andrássy oldalán a delegációk összehívásán fáradozott, e miatt kilépett a nemzeti munkapártból. Már 1917-ben ismét visszalépett és elvállalta a kereskedelmi tárcát, melytől 1918. január 25-én vált meg. 1918. február havában a Wekerle kormányban földmívelési miniszter lett.

1919. október 15-én hunyta le örök álomra szemét.

IV. Károly király. a vasutasok fizetését 1917. év tavaszán törvénnyel akarja felemeltetni.

Ő felsége IV. Károly király 1917· április hó 28-án kelt legfelsőbb kéziratával utasította gróf Tisza István miniszterelnököt, hogy a vasutasok fizetésrendezése ügyében készítendő törvényjavaslatát mielőbb szentesítés végett terjessze elé.*) Ha e királyi utasításnak eleget tettek volna; a vasúti szindikátus és a vele kapcsolatos bajok, főként a forrada'om „sikere“ nem zúdult volna reánk. Ámde Tisza kormánya a választójogban 6 hét múlva megbukott. A *Vasutas Szövetség* tehát elment Serényi gróf miniszterhez és az összvasutasság nevében beszélt. Majd 1917· december 10-én a régi képviselőházban, Birki Mihály elnöklésével, a vonatkísérők országos gyűlést tartottak, ahol szidták a Vasutas Szövetséget, mint fogadatlan prókátort, aki a *vonatkísérők nevében* nem jogosult beszélni. Kerekes Mihály kp. u. főkalauz a miskolci vezénylőtisztet támadta, mert egy kalauzt kiutasított a szobájából.

Csók Károly vizsgáló főkalauz (Bpestl, Peller Ferenc kalauz (Igló), Ligeti Jakab főkalauz (keleti p. u.), Sörös Gusztáv kalauz (Érsekújvár) izgalmas felszólalás után aznap 1 órakor *elmentek gróf Serényi miniszterhez.* Megéljenezték a minisztert és nagy memorandumot adtak át neki. Serényi gróf mindent megígért és *a külön kategóriánként való szervezkedést· ajánlotta* és helyeselte. Több se kellett. *1917. december 13-ra Veréb Mihály* összetoborozta a *«Vasúti Szolgák Országos Egyesületét».* Százas előkészítőbizottság nevében a felhívást Velencei Simon jegyző és Vereb Mihály elnök írta alá.

Azután Birki Mihály és Pöndör főkalauzok a «Magyar Vasutas» *ellen* fordultak. Szociáldemokraták — úgymond — *a legalávalóbb eszközökkel dolgoznak* a vasutasok körében. Jól jegyezzük meg, az 1918. január 20-i «*Vonatkísérő*» lapban ezt írta: «A mi politikánk *csa/c vasúti politika* lehet, melynek elvitázhatatlan alapelve *a jeltét'en államhűség és hazaszeretet».* Majd ezt írja: *«Mikor a szociális belátásnak ily visszamenő konzekvenciáját l áljuk érvényesülni, semmi okunk sincs az elégedetlenségre, különösen a történtek és a jelenben történők után, amidőn látjuk, hogy a személyzet igazi képviselői által előadott kívánságokat csaknem az egész vonalon teljesítik».* Majd figyeljük meg 10 hónap múlva elkövetkező időkben az őszirózsás forradalom mámorától teljesen megrészegült «Vonatkísérő» lap vezércikkét is.

Gróf Serényi Béla a sajtóban nyilatkozott az államvasúti alkalmazottak illetményéinek mikénti rendezéséről. 1. *Fel akarta emelni a díjszabások díjtételeit. 2. Rendezni akarta az alkalmazottak adósságait.* 3. *Az államvasutak alkalmazottait a vasút jövedelméből kívánta részesíteni.* Az agyonhajszolt, kifáradt személyzet, reménye felcsillámlott. De megint össze-

*) 1917. junius 20-án kelt *Emlékirat* eredeti szövegéből, melyet a „Magyar szent korona országainak Vasutas Szövetsége“ nyújtott át az újonnan kinevezett Serényi Béla gróf kereskedelmi miniszternek.

zsugorodott *beszerzési segéllyé,* mely nőtlen 50 %, nős, vagy nőtlen háztartást vezetők 60%, aki pedig még ezenfelül két családtag eltartásáról is gondoskodott, 70%-át kapta az 1917. augusztus 1-én élvezett fizetésének. Ugyanekkor a családi pótlék felemelését is megszavazta a Ház. A vasutasok lapjai nem győzték eléggé dicsérni gróf Serényi minisztert. De... mert a nyugdíjba semmiféle beszerzési segély be nem számítható, *a fizetésrendezésről a vasutasság nem. akart lemondani.* Az elkeseredés majdnem kirobant, amikor a Vasúti és Hajózási Club olyképpen magyarázta a Máv. nyugdíjasok 30%-os háttérbe szorítását az állami nyugdíjasok beszerzési segélyével szemben, hogy miután az állami nyugdíjasok lakbérnyugdíja nagyobb, így, tehát azoknak ez alapon több beszerzési segély jár!

A (személyzet a megélhetés lejtőjén haladt lefelé. 60—70 órás szolgálatra kenyér alig jutott. Sápadt gyermek, koravén hitves, korgó gyomor, szomorú hangtalanság, mint sötét átok tért be a vasutashajlékokba.

A «Vasutas Szövetség» haldokolt. A szociáldemokrata «Magyar Vasutas» az elégedetlenségben rejlő emberi indulatokat láncra fűzve vitte a maga táborába. A Vasutas Szövetség egyik-másik tagja is már a szociáldemokrata párthoz ment át.

Gróf Serényi örökébe most Szterényi József lépett. Azonnal fogadta a vonatkísérők elnökét, Birki Mihályt, majd külön a mozdonyvezetőket is, Császár Gyula elnök és dr. Komlósi Gyula titkár vezetése alatt. Meghitt, barátságos volt mindkét kihallgatás.

Dr. Landler Jenő és Pósz Jenő a szociáldemokrata körbe toborozta ia vasutasságból, akit csak tudott. «*Magyar Vasutas*» címen lapot indítottak. Főleg az utazó (vonatkísérő és mozdonykísérő) személyzettel akarták a politikai sztrájkot előidézni.

Harc a megélhetésért. Küzdelem a szélsőségek ellen. Vasutasgyűlés Szabadkánt 1918. március 3-án.

Ezen a gyűlésen mondotta el Miklós Imre a Szentkoronás Vasutas Szövetség kerületi főtitkára azt az emlékezetes beszédét, amit a *Vasutasok igazsága* című művében megfrt. De a felsőbbség nem látta oly sötétnek a helyzetet. Pedig a forradalom szele már útban volt. A Vasutas Szövetség, sajnos, már nem «olt ura a helyzetnek. A szocialisták ekkor már kivetették a hálójukat a vasutasokra.

Hiába jelent meg a 44.600/1918. A. I. rendelet, mely a kereskedelmi miniszter 10.309/1918. III. sz. rendeletét tolmácsolta, hogy *politikai agitációkban résztvenni tilos.* SA Szövetség már elpuhult. A szociáldemokraták körébe húzódott egy-két vasutas, már a főnökök és vezetők intimitásait fegyelemlazitásra használta fel. Az ingerült vezetők aztán megfeledkezve mindenről, oly modorban tárgyaltak az emberekkel, idős családapákkal, hogy az emberi méltóságot porig alázták. Meg is jelent 1918. évi 11. sz. Hivatalos Lapban a 39.777/1918. A. sz. *rendelet a bánásmód és fegyelemről.*





Brassói Báró S Z T E R É N Y I J Ó Z S E F
valóságos belső titkos tanácsos
1818 január 25—1818 október 31-ig Nagymagyarország utolsó
kereskedelemügyi m. kir. minisztere

/

BRASSÓI SZTERÉNY1 JÓZSEF BÁRÓ.

valóságos belső titkos tanácsos, kereskedelmi miniszter 1918. január 25—1918. október 31-ig.

Szterényi József 1861-ben Lengyeltótiban született. Tanulmá-' nyait Budapesten végezte, majd közgazdasági ismereteinek fejlesztése végett több évre külföldre utazott. Hazatérve több budapesti napilapnak volt belmunkatársa és 1887-ben „Brassó“ címmel megalapította az első magyar napilapot a szászok földjén. Az akkori kormány buzdítására ő szerezte meg az erdélyrészi kereskedelmi és iparegyesületet, melynek, míg Brassóban volt, főtitkára maradt. Közben beutazta több Ízben Romániát, Szerbiát, Bulgáriát, Törökországot és Anatóliát Hazatérte után Erdély iparfelügyelőjévé nevezték ki.

Baross Gábor 1889-ben Budapestre hívta iparfelügyelőnek és egy évre rá a kereskedelemügyi minisztérium iparfejlesztési osztályának élére állította. 1890-ben a kormány az első munkásvédelmi kongresszusra Berlinbe küldte ki, míg 1892-ben az egész iparoktatás élére került. A kereskedelemügyi minisztérium ipari és kereskedelmi osztályának 1895-ben lett a vezetője és 1897. évben a brüsseli nemzetközi világtárlaton ő szervezte a magyar társadalom-gazdaság tanácsot, melynek titkára lett. Szabadságideje alatt beutazta egész Európát és a külföldi iparoktatási berendezéseket tanulmányozta. A szakirodalom terén is nagy tevékenységet fejtett ki; szerkesztette a „Magyar Iparoktatás“ szaklapot, az „Ipariskolai Könyvtár“-t, főszerkesztője volt a „Mintalapok, iparosok és ipariskolák számára“ című úttörő szakközlönynek. Matlekovits Sándorral együtt ő készítette a millenniumi kiállítás főjelentését, mely munkássága jutalmául 1897-ben királyi tanácsos lett, később pedig, mint miniszteri tanácsos a kereskedelemügyi minisztérium ipari osztályának élére került.

1905-ben Vörös László miniszter államtitkárnak hívta meg, mely állásában Kossuth Ferenc is megtartotta. Mint politikai államtitkár mandátumot is vállalt és Brassó város, ahonnan pályája oly fényesen kiindult, tisztelte meg őt bizalmával. Mint államtitkárt a király valóságos belső titkos tanácsossá nevezte ki.

1918. január havában nevezte ki a király a kereskedelemügyi kormány élére és e minőségben a romániai béketárgyalásokon, mint a magyar kormány teljhatalmú megbízottja vett részt.

E minőségben, nemkülönben a hazai közgazdaság emelése körül kifejtett eredményes működéséért, a király *„brassói“* előnévvel a magyar báróságot adományozta Szterényinek.

A Wekerle kormány lemondása után 1918 őszén IV. Károly király őt dezignálta miniszterelnökké, azonban a szélsőséges irányt képviselő Károlyi Mihályék megakadályozták a kabinetalakításban. Nagy Vince belügyminiszter Laky Lajos detektívfőnököt küldte letartóztatására és báró Szurmay val együtt Szentgotthárdra internáltatta. Majd a pesti gyűjtőfokházba került és ott maradt fogságban a kommün bukásáig.

Az első nemzetgyűlésbe a VIII. kerület küldte be pártonkívüli programmal. A második nemzetgyűlésnek is tagja volt. A felsőház megalapításakor a kormányzó élethossziglani felsőházi tagnak nevezte ki.

A takarékossági bizottságban sikerrel működött. A külföldi tárgyalásokban, a kormányok felkérésére Magyarország képviselője volt. A volt monarchia közös ügyeinek felszámolásakor mint választott bíró vett részt. Az optáns ügyben a kormány megbízottjaként működött.

A szakirodalom terén szinte egyedülálló egész Magyarországon. Száznál több kötet szakkönyvet írt, melyekből többet francia és német nyelvre is lefordítotttak. Nagyon sok hazai és külföldi egyesületnek és intézménynek elnöke és tiszteletbeli tagja. Elnöke a gróf Apponyi Albert poliklinikának. Számos magyar bel- és külföldi kitüntetés birtokosa. Történelmi Magyarországunk utolsó kereskedelmi minisztere és a vasutasok melegszívű igaz barátja.

Vasúti hírek 1918. tavaszán.

A délivasutas vonatkísérők március i5-én *Nagykanizsán, a MÁV szolgák* március 16-án Budapesten gyűléseztek. Birki Mihály, Pöndör és Kerekes - április 16-ára országos gyűlést terveztek, de Tolnay Kornél elnök kereken elutasította élőszóval előadott kérelmüket. Az 1918. évi 24. sz. Hivatalos Lapja a részesedési jutalék engedélyezését hozza a vasutasság tudomására. — 1918. áprilisában meghalt Tolnay Lajos, a vasutasság atyja. Tolnay Lajos ott volt az Államvasutak bölcsőjénél. Most az ő koporsójához zarándokolt az egész vasutasság.

* *
*

6. FEJEZET.

Sortűz a Máv. Gépgyárban. — Elmarad a szegedi király-látogatás. — A vég kezdete. — Törvényjavaslat Magyarország függetlenségéről. — Tisza István vértanúhalála.

1918. áprilisában már Károlyi Mihály túllicitálta az osztályharc alapján álló szociáldemokratákat is.

A szociáldemokraták sem fértek a bőrükbe. Óriási sztrájkot rendeztek. Le akarták törni *„az erős kéz“* politikáját. A munkásság vezérei állandóan Szterényi bárót ostromolták, — noha az Állami Gépgyár nem is a kereskedelmi, hanem a pénzügyi tárca alá tartozik. A nyugtalanság már oda fajult, hogy a gépgyárban a rend fenntartására kirendelt csendőrséget megtámadták, mire a csendőrség a fegyveréhez nyúlt. 1918. június 20-án történt, hogy a „szakszervezet egyedül helyes politikája gyanánt“ azon az állásponton voltak, hogy a többi gyárra nem engedik átterjedni és lokalizálni fogják gépgyárra. A sztrájkot egyik főforradalmár Bőhm Vilmos és lázadó társai (ez a Bőhm később a Károlyi-kormány hadügyminisztere, a kommün alatt pedig a vörös hadsereg főparancsnoka volt) Méhely Kálmánnal a gyár telepén tartózkodtak*) Déltájt összeült a szakszervezeti vezetőség és Malasits Gézának a vas- és gépgyárak egyesületébe leadott telefonjelentése szerint, ily értelemben határoztak. A Károlyi párt azonban nyomban akcióba lépett, rendőri jelentések szerint Károlyi Mihály állandó tanácskozást folytatott Garami Ernővel és társaival, kiknek megjelenése — írja Méhely Kálmán — a helyzetet megnehezítette és a tárgyalást intranzigensebbé tette.

A szakszervezeti vezetőség báró Szterényi Józsefet kérte hogy fogadja őket, mert nagy sérelmeik vannak, mit okvetlen elő kell adniok. Szterényi készséggel fogadta őket. Szterényi soha nem tért ki a kérelem meghallgatása elől. Csodálatos, hogy ekkor már Garami hátrált meg, hogy egyelőre nem adják elő a sérelmeket, hanem majd

*) Újonnan kinevezett államtitkár volt.

csak azután, ha előbb a munkássággal is tárgyalt. Így a fogadás elmaradt. Titokban azonban dolgoztak, hogy az általános sztrájkot megszervezzék. Ebbe bele akarták vonni a vasutasokat, hogy a hadműveleteiket sikerrel megbénítsák. A vasutasok ragaszkodtak esküjükhöz és nem dőltek be. Az erőszakoskodásoknak az lett az eredménye, hogy eldördült a csendőrsortűz és nyolc ember holtan bukott a földre. A sortüzet a szociáldemokraták nem felejtették el.

Június 22-én már a „harc vezetésére munkástanácsot" alakítottak. Ez volt az első forradalmi szervezet. Sajnos, a kormány ennek a borult égboltnak, — noha a vihar készülőben volt, — nem tulajdonított különösebb jelentőséget. A parlametben természetesen támadták báró Szterényit a szociálisták és hathatós segítőtársuk is akadt a demokrata Pető Sándorban. Ez az ember egy förmedvényt adott ki „1270 bizalmi férfi nevében", hogy hol voltak ezek és merre volt hazájuk, azt senki sem tudta. Egész bátran aláírhatta volna 5420 bizalmi férfi nevében is Budapest és környékbeli vas-és fémipari gyárakból, mert megnevezni egyet sem tudott, vagy nemmert

A parlamenti csata báró Szterényi győzelmével végződött. Ekkor a vörösök az osztrák szocialistákat kérték fel, hogy beszéljék rá Károly királyt, hogy ejtse el báró Szterényit, mire a király ezzel válaszolt: „Az ügy jó kezekbe van, nincs okom a beavatkozásra". így bukott meg az országos sztrájk 1918. nyarán.

Elmarad a szegedi királylátogatás.[1])

A szegedi közhangulat hatása alatt Somogyi Szilveszter a következő beadványt intézte Kelemen Béla szegedi főispánhoz:

„Méltóságos főispán Úr! Tekintettel a nap-nap után felvetődő, mindinkább izgalmassá váló országos eseményekre tekintettel arra, hogy az országos izgalom Szeged lakosságát is mindjobban elfogja, tekintettél arra, hogy az ország kapuja előtt áll az ellenség és a polgárság köréből sokan kértek meg közbelépésre, felkérem Méltóságodat, hogy Őfelsége október 30-ra tervezett látogatásának bizonytalan időre való elhalasztása ügyében közbenjárni kegyeskedjék.

Somogyi Szilveszter"

A főispán eleinte nem akarta a kérést teljesíteni, végül is táviratilag kérte a miniszterelnökséget, hogy halasszák el a látogatást bizonytalan időre.

Károlyiék első lázadási kísérlete, amint említettük, mindössze nyolc napig tartott.

[1]) Pesti Napló 1918. október 25. 8. old.

A kultura és közgazdaság szolgálatában, a háború alatt pedig a hadviselés érdekeinek előremozdításában is a magyar államvasutak kiváló jelentőségű tényezőknek bizonyultak.

Kövesse a Mindenható oltalma alatt a mai nemes évfordulót továbbfejlődés és eredmények tekintetében ez intézményhez méltó jövendő.

Károly

Miklós Imre: A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme. Eredetije: Dr. Halmos István birtokában.

IV. Károly király Őfelsége sajátkezű irása az 50 esztendős m. kir. államvasutak évfordulóján (1868—1918).

A *vég* kezdete.

A kudarcbafulladt kísérlet azonban csak látszólagos nyugalmat teremtett, mely 1918. október 23-ig tartott. Október 25-én éjjel, a honvédelmi minisztérium titkos telefonján felhívták báró Szterényi VL Andrássy-út 88. szám alatti lakását és sürgősen kérették föl a honvédelmi minisztériumba. A beszéd mindössze ennyi volt: „Sürgős, — gyere azonnal!“ Szterényi meglepetve kérdezte: „Mi lehet ebben az éjjeli órákban olyan sürgős? „Szurmay honvédelmi miniszter a következőket válaszolta: „Ne kérdezz sokat, itt lesznek Wekerle meg a többi miniszterek is, gyere rögtön, itt biztosabb“. Elküldte az autóját is. Szterényi egész éjjel dolgozott s így az indulásra készen volt. Tőry igazságügyminiszter, Wekerle miniszterelnök és többi magasrangú katonatiszt már ott volt, — a többi útban volt. Csak gróf Serényi Béla földmívelési miniszter üzente azt: „Hagyjatok aludni, nevetséges ez az aggodalom**. Hogy nem volt nevetséges, hogy az ország nagy veszedelem előtt állott, azt a történelemből, sőt nem is volt olyan régen a saját bőrünkön megtanultuk.

Megboldogult IV. Károly királyunk eckartsaui nyilatkozatát szószerint idézzük, mert ez a nyilatkozat mindenkit meggyőz arról, hogy miért adta a király ezt a nyilatkozatot: „A nemzetgyűlés tudomásul veszi és törvénybe iktatja IV. Károly királynak következő nyilatkozatát: trónralépésem óta mindig arra törekedtem, hogy népeimet minél előbb á háború borzalmaitól megszabadítsam, amely háború keletkezésében semmi részem nem volt. Nem akarom, hogy személyem akadályul szolgáljon a magyar nemzet fejlődésének, mely iránt változatlanul szeretettel vagyok áthatva.

Ennélfogva minden részvételtől az államügyek vitelében lemondok és már eleve elismerem azt a döntést, mellyel Magyarország jövendő államformáját megállapítja. Kelt, Eckartsau, 1918. november 16-án.

Károly“.

Tekintettel arra, hogy IV. Károly király e nyilatkozatával minden részvételről az állami ügyek vezetésében lemondott és azóta is az országtól távol van, anélkül, hogy a királyi hatalmat gyakorolná, a nemzetgyűlés addig is, míg az állami főhatalom gyakorlásának végleges rendezése megtörténik: az államfői teendők ellátására a magyar állampolgárok közül titkos szavazással kormányzót választ:

Előzmény. 1918. november 13-án három főrend: Wlassits báró vezetésével felkereste Eckartsauban Károly királyt, hova a bécsi

események miatt volt kénytelen visszavonulni és egy kész deklarációt vittek, melyben azt ajánlották, Károly királynak, hogy mondjon le a trónról. A király ezt megtagadta és egy új deklarációt szerkesztett, melyben hivatkozva megkoronáztatására, királyi hitlevelére: megindokolta álláspontját. Ezek az urak a nemzetre való hivatkozással nem tartották célravezetőnek és ha nem mond le, akkor úgyis az új hatalom meg fogja trónjától fosztani — mondották. A király azonban hajthatatlan maradt, lemondani eszeágában sem volt és így szövegezte meg azt a bizonyos eckartsaui nyilatkozatot, mely lényegében azonos azzal, amit az osztrákok is reá kényszerítettek. De különben is, — tette hozzá a király — akármi lenne is annak tartalma, önök a tanúk, hogy kényszer alatt jött létre — és a kényszer alatt letett eskünek sincs ereje. Én Magyarország *törvényesen megkoronázott királya vagyok* és ebből a jogból nem engedek.“

Hűtlen elhagyással vádolják Károly királyt, hogy a legválságosabb időben távozott el és hagyta magára az országot és így nemcsak az államforma iránt, és a kormány esküjének feloldásával borította fel a helyzetet, hanem a kormányzat gyeplőjét bocsátotta ki kezéből.

Az igazságügyminisztérium az 1920. I. te. megalkotása előtt tisztázni akarta az előállt helyzetet. Három közjogász egyetemi tanár tanakodott heteken át, hogy vájjon a pragmatics sanctió érvényben van-e és mi a helyzet a jogutódlás kérdésére?

Kmetty: „Feloszthatatlan és elválaszthatatlan együttbirtoklás“ megszűnt, tehát megszűnt a pragmatica sanctió is.

A másik kettő: „Az ország nehéz és válságos állapotában való elhagyatását trónfosztási alapnak kell tekinteni.“

Pedig a király, amikor Debrecenből Gödöllőre ment még igazán nem volt válságos a helyzet. Nagy örömünnep volt. Az a megrendezett agent provocateur „Gotterhalte“ Károly király kezétől a bevezető akkordban fulladt meg. Sőt Debrecenből Gödöllőre, hazatérve tervbevették Szeged város meglátogatását is. Ebben a „válságosnak“ magyarázott időben Károlyi Mihály is Nagyatádi Szabó István is, sőt a szociáldemokraták is hűségükről és ragaszkodásukról biztosították a királyt.

A végzet különös játéka az, hogy Bécsben kitört a kormányválság. A királyt tehát Bécsbe hívta az uralkodói kötelesség. „Válságosnak“ mondják a helyzetet. De el lehet-e képzelni, hogy egy gyermekeit végtelenségig szerető apa válságos állapotban elhagyja gyermekeit, azzal a céllal, hogy nem akar visszatérni? A történelem megállapítja, hogy a visszatérést egyenesen lehetetlenné tették számára.

A király látta a bécsi eseményeket, november elsején Pozsonyba akarta székhelyét áttenni, ahol a közös (hadügy-, pénzügy és külügy) minisztériumokat is felállítani szándékozott. A saját esküt tett belügyminiszterét, gróf Batthyány Tivadart hívta fel telefonon és kérte, hogy Károlyi Mihályt kérje a telefonhoz. Ez a minden hájjal megkent, degenerált ember azt felelte, hogy ne jöjjön őfelsége Budapestre, mert itt az élete nincs biztonságban. Tehát a király visszatérését a neki esküt tett felelős kormány tette lehetetlenné. Ennek a történelmi ténynek igazolására felemlítjük, hogy Szmrecsányi György, mikor ebben a tárgyban Szterényi a nemzetgyűlésben felszólalt, közbekiáltott: „Igen, én vagyok a tanú, hogy Pozsonyban a királynak semmi baja sem lett volna." így történt, hogy másnap, november másodikán távirati rendeletet adtak ki, melynek szövege a következő: *„Seine Majestat Gestatten, dass die Militár-Personen Ungarns folgendes Seiner Majestat vöm. k. u. k. Kriegsministerunterbereitetes Gelöbnis auf die Verfassung Ungams leisten: „Ich schwőre, dass ich Ungam die Treue haltén, Ungams Unabhangigkeit verteidige und mit alter Kraft dem Wohl, dér Freiheit und dem Vorschritt des Volkes von Ungam seinen Werdes. So wahr mir Gott helfte".* (őfelsége megengedi, hogy a magyarországi katonai személyek következő a cs. és kir. hadügyminiszter által őfelsége elé terjesztett fogadalmat tegyék le a

Magyar Alkotmányra:

„Esküszöm, hogy Magyarországhoz hű leszek, Magyarország teljes függetlenségét meg fogom védeni és minden erőmből a magyar nép javát, szabadságát és élőhaladását fogom szolgálni, Isten engem úgy segéljen"

Tehát őfelsége, amint azt tanúk előtt szóval is kijelentette,

senkit sem mentett fel a neki letett eskü alól...

a Károlyi forradalmár minisztereket kivéve. Arról, hogy az államforma köztársaság, vagy királyság legyen, — *szó sem volt.* A király a personál-únióra gondolt és már korábban hozzájárult ahhoz, hogy Wekerle miniszterelnök, Tőry igazságügyiminiszter és Szterényi kereskedelemügyi miniszter megszövegezzék Magyarország függetlenségére elkészített törvényjavaslatot.*)

*) Br. Szterényi József: „Régmúlt idők emléke" Bp. 1925.

Törvényjavaslat.

A Magyar Szent Korona Országai függetlenségéről.

1. §.

A Magyar Szent Korona országai minden más országtól független és önálló államot alkotnak, melyet Őfelsége uralkodása alatt álló többi országgal csak a fejedelem személyének azonossága kapcsol egybe.

2. §.

A trónöröklési rendelet és annak feltételeit szabályzó, a kölcsönös védelmet s az őfelsége uralkodása alatt álló többi országgal való együttes és elválaszthatatlan birtoklást biztosító 1723. évi I. П. és III. törvénycikkel változatlanul érvényben maradnak.

3. §.

A Magyar Szent Korona országainak hadereje önálló.

A haderő szervezéséről, a hadügyek önálló intézéséről, úgyszintén a magyar hadügyminiszterről külön törvény intézkedik.

4. §.

A külügyek önálló intézkedéseiről és ennek megfelelően a magyar külügyminiszterről, úgyszintén a diplomáciai és konzuli képviselet szervezéséről külön törvény rendelkezik.

A külügyek önálló intézésének rendezése is feladta a kormánynak gondoskodni arról, hogy a Magyar Szent Korona országai részéről a béketárgyalásokon a közös külügyminiszterrel együttes meghatalmazott vegyen részt.

A fennálló nemzetközi szerződések és más megegyezések, habár harmadik államirányában őfelsége uralkodása alatt álló többi országokkal együttesen jöttek is létre, érvényben maradnak mindaddig, míg a Magyar Szent Korona országaira nézve felmondással, vagy nemzetközi jog értelmében egyébként meg nem szűnnek.

5. §.

Utasíttatik a kormány, hogy az őfelsége uralkodása alatt álló többi országokkal közös ügyekre vonatkozó viszony felbontásának végrehajtásához szükséges megfelelő javaslatokat terjesszen az országgyűlés elé.

A fegyveres erő leszerelésénél a különválasztás követelményeit már érvényesíteni kell.

6. §.

Utasíttatik a kormány, hogy az Ausztriával a kereskedelmi és forgalmi viszonyok rendezésére fennálló szerződések 1919. évi de-

cember hó 31.-ével bekövetkező lejártáig mind az őfelsége uralkodása alatt álló többi országokkal, mind más államokkal gazdasági viszonyainknak megfelelő szabályozása végett a szükséges intézkedéseket a törvényhozás jóváhagyásának fenntartásával tegye meg.

7. §.

A jegybank-ügy önálló szabályozása és az Osztrák-Magyar Bank irányában fennálló tartozásunknak rendezése végett a tárgyalásokat azonnal meg kell indítani s az országgyűléshez mindezekre nézve előterjesztést kell tenni.

8. §.

Magyarországnak és társországainak viszonyát egymásközött az 1868: XXX. magyarországi törvénycikkbe és az 1868: I. horvát-szlavónországi törvénycikkbe iktatott egyezmény 70. §.-ának megfelelő módon létrejött újabb egyezmény fogja szabályozni.

9. §.

Ez a törvény kihirdetésének napján lép életbe.

Ugyanakkor hatályát veszti az 1867. XII. törvénycikk, valamint hatályukat vesztik egyéb törvényeink mindazon rendelkezései, amelyek a jelen törvényben foglaltakkal ellenkeznek. Azok az ügyek azonban, amelyek a jelen törvény értelmében újabb szabályozást igényelnek ideiglenesen addig, amíg az erre vonatkozó újabb törvények életbelépnek az előbbi bekezdés értelmében hatályon kívül helyezett törvényekben szabályzott módon intéztetnek.

Ezt a törvényt a minisztérium hajtja végre és haladéktalanul gondoskodik a jelen törvény folytán szükséges törvényjavaslatok elkészítéséről és az országgyűlés elé terjesztéséről.

Tisza István gróf vértanúhalála.

Amíg az utcán ropogtak a fegyverek, melyek a háborúból hazatért szegény, elbolondított és leitatott katonák és a pesti, katonaruhába öltözött csőcselék kezében voltak, Tisza két levelet írt*). Egyet *Lukachich* altábornagynak s egyet gróf *Hadik* Jánosnak, kézbesítő házfelügyelő a címzetteket nem találva, visszavitte a két levelet. Ugyanaznap: 1918. október 31-én d. e. egyik a gyilkosok közül, terepszemlét tartott. Tiszát otthon kérlelték, hogy meneküljön, mire ő azt felelte: *„Nem bujkálok*“. Délután eljött a három gyilkos és orvul megölték. Tisza utolsó sóhaja ez volt. *„Ennek így kellett lenni!“*

Derék, békét akaró igaz magyar volt. Legyenáldott az emlékezete!

*) Tisza István gróf: Levelek VI. kötet M. T. Akadémia 1937.

7. FEJEZET.

Az őszirózsás lázadás. — Vasúti szindikátus alakult. — „Osztályharc alapján“ szervezik a vasutasokat. — Vázsonyi J. Jenő Máv. elnök. — Garami Ernő kereskedelmi miniszter. — A rémuralom kora. — A vasutasok ellen forradalma. — A halálra ítélt és kivégzett vasutasok.

Az *„őszirózsás forradalomnak*“ becézett októberi lázadás nem volt más, mint összeesküvő, hazátlan, vallástalan és istentelen, megszédült tömeg erőszakoskodása.

A választójog reformját Tisza nem akarta, Károly király igen.*) Ezért tehát félreállította Tiszát. Igazabban és emberibbnek vélte a király, ha e megérdemelt jogokat nem a forradalomban harcolják ki, hanem békés eszközökkel intézik el.

Egy jóhiszemű, békére törekvő és még az uralkodásban kevés tapasztalattal bíró uralkodó szorult helyzetét alaposan kihasználták és a legalábbvaló módon a legnehezebb pillanatokban elárulták és cserben hagyták. Egy degenerált és önmagát túlbecsülő gróf ámításának felült egy ezeréves ország, aki bebeszélte a közvéleménynek, hogy ő az antant barátságára bizton számíthat és a háború keserves órái után varázsütésre fogja megváltani (az általa becsapott) háborúban kimerült országunkat. Igaz, Poincaré egykor**) gróf Károlyi család vagyonának párizsi jogi képviselője volt. De milyen régen elfelejtette már ezt Poincaré is. Amikor nagy diadallal kiment Károlyi Párisban, itthon mindenki azt hitte, hogy a jó Isten tudja mit végez Magyarország ügyében? Pedig kölcsön után szimatolt éspedig a saját részére.***)

*) Br. Szterényi József: „Régmúlt idők emlékei“ Bp. 1925.
**) Orbók Atilla: „Ki árulta el a hazát“ Bp. 1919. 19. 2.
***) Ugyanott 11. 1.

Forradalmi Vasúti szindikátus alakult.

A Vasutas Szindikátus a következőket rendeli: 1. A vasút igazgatását és ügyvivőségét maga a vasúti intézet végzi. E tárgyú intézkedései tehát végrehajtandók. Szükséges ezért, hogy a vasútüzem vitelét megrázkódtatás ne érje. 2. A szabályzatok és utasítások változatlanul érvényesek. Az azoknak előírt szolgálati kötelességeit tehát mindenki lelkiismeretesen és a mai időkhöz méltó fokozott fegyelemmel tartozik teljesíteni. 3. A személyzet-érdekeit érintő ügyekben a Víasutas Szindkiátus nélkül intézkedés nem történhetik. A szindikátusban nem képviselt vasúti munkásság ügyében a Vasúti Szindikátus nem intézkedik. U. Rendelkezéseinket hitelességük érdekében a MÁV igazgatósága útján közöljük.

A Vasutas Szindikátusnak ezt a rendeletét tudomásul közlöm.

Budapest, 1918. évi november hó 2.

Tolnay sk., államtitkár, elnök».

Mi volt ez a Vasúti Szindikátus? Hogy Jött létre?

íme, itt van a hiteles története:

1918. október 25-én (tizenkét évi nekikészülődés után), a Vonatkísérők Országos Otthona elnökének: *Birki* Mihály főkalauznak és *Pöndör* Antal főkalauz, a «Vonatkísérő» lap szerkesztőjének kezdeményezésére és Javaslatára *egy alapszabálynélküli alkalmi egyesület jött létre.* Dr. Komlósi Gyula, dr. Pető Ernő és dr. Csukási Mór budapesti ügyvédek a forHádalom zűrzavarában hamar összetoborozták az akkori összes vasúti egyesületeket. így a következő egyesületek alakultak: *«.Mozdonyvezetők Országos Szövetsége», «Vonatkísérők Országos Otthona», «Vasúti Raktárnokoh és Szertárnokok Országos Egyesülete», «Művezetők Országos Otthona·», «Mozdonyfűtők Országos Otthona», «Mérnökök Országos Szövetsége», Vusuti és Hajózási Klub»,* (vasúti osztálya), *«Szolgák Országos Egyesülete», «Kocsimesterek, Kocsirendezek Országos Egyesülete», «Vasúti Tisztviselők Országos Egyesülete», «Irodakezelők, Állomáselöljárók, «Állomásfelvigyázók és Kezelőnők Egyesülete», «Magyar Vasutasok Utazószemélyzetének Jótékonysági Egyesülete», Darvay Rezső irodakezelő, dr. Hesslein József titkár, Daniszló András mozdonyfűtő, Sándor Márk,* az *Utazószemélyzet Jótékonysági Országos Egyesülete elnöke, dr. Visegrádi József titkár, Erdélyi Gyula felügyelő (a klub vezetőségeinek tagja), Halász főkalauz, a Szentkoronás Szövetségtől, Gergorevics és Kreutzer mérnökök, Kerekes Mihály főléalauz, Forray Zsigmond és Andrássy Géza irociakezelők, Szilágyi főkalauz, Soós Sándor főraklárnók és Bukovy Károly.*

Amint a felsorolt egyesületek és szereplő egyének megszemléléséből kitűnik, egyesület szerint mindenki itt volt, csak a munkásság nem. A munkásság külön szervezkedett és a *«Magyar Vasutas»* szociáldemokrata lap kör ótömörült.

A Viasutas Szindikátus célja a következő volt: «Létesíttessék egy olyian' intézmény, mely a külön szövetségek együttműködését bármely pillanatban lehetővé tegye. Ha tehát az összvasutasság érdeke van komoly veszélyben, vagy pedig egyik, vagy másik szövetség fellépése erősítést kíván,

azonnal akcióba lép és a külön szövetségek felé rendelt vasutas szövetségek központi vezetősége, melyben minden egyes szövetség egyenlően van képviselve és amely azonnal befejezi működését, mihelyt megszűnt az ok, illetve eléretett a cél, amiért munkálkodásra összeült».

Ez a szindikátus volt az első, amely bejelentette csatlakozását a j/Vemzeti Tanácshoz és saját bevallásuk szerint a *forradalom sikerét* biztosítani igyekeztek. Elmentek Garami Ernő forradalmi kereskedelmi miniszterhez, aki kijelentette, hogy «a vasutasok sztrájk jogát feltétlenül hiztosítjia». A szociáldemokratákhoz is elmentek, akik a párt keretén belül vasutas önállóságát biztosították a szindikátusnak arranézve, hogy amikor külön sztrájkólni akarnak, szabad nekik a párt megkérdezése nélkül, viszont, ha a párt sztrájkól, nekik nem kell sztrájkolni.

A Vasúti Szindikátus azzal kezdte meg működését, hogy Tolnay Kornél elnököt terrorizálni kezdte. S megtagadta a bemutatott táviratuk leadását, — a Nemzeti Tanácstól nyert karhatalommal — lefoglalták az! igazgatóság központi távírdáját és a telefonokat. Az elnök szobája előtt követelődzve handa-bandáztak. A tanácsteremben elhelyezkedtek. ítt «működtek» november 7-ig. Azután jelentést tettek az Elnöknek arról, hogy megszüntetik a működésüket és elmennek. El is mentek, de csak három házzal odább, Andrássy-út 81. számú ház I. emeletére, ahol az Irodakezelők Körének helyiségében tovább egy álló évig «működtek». Ugyanis *Kerekes* Mihály és dr. *Romlási* Gyula összegyűjtöttek másfélmillió koronát és ebből a megszállott területről kiutasított és ideözönlött vasutasokat segélyezték. Forrai Zsigmond volt a pénztáros, Kerekes, Andrássi és Szilágyi voltak az ellenőrök. Addig működtek, míg Hegyeshalmy Lajos magyar köztársasági kereskedelmi miniszter 77.769/1919/12. sz. alatt fel nem oszlatta őket és a vizsgálat lefolytatásával illetve a felszámolás foganatosításával a Vasúti és Hajózási főfelügyelőséget meg nem bízta 1919. nov. 6-án.

„Osztályharc alapján“ szervezik a vasutasokat.

A Vasutas Szindikátus fenti térfoglalásával egyidejűleg a szociáldemokrata vasúti munkásság pedig betört a volt munkapárti helyiségbe (VII., Károly-körút 3.) és ott letelepedtek. Hevesi József szociáldemokrata alvezér birtokba vette a helyiségeket. A Vasutas Szindikátus már nem tudott ura lenni a helyzetnek. Dr. Landler Jenő budapesti ügyvéd és Pósz Jenő, a «*Magyar Vasutas*» szerkesztője nem látták ezt a szindikátust elég vörösnek és különben is meggyőződtek arról, hogy itt csupa tapasztalatlan ifjú tábornok lábatlankodik, de bátor katona alig van, erre félkézzel* *átemelték a hatalmat a munkásság kezébe* és adózókká tették a vasutasokat a maguk hatalmának biztosítására. Könnyen tették, mert a vasutassági megunta a deputációkat és a nyomort. Epébe mártott tollal szántotta á sorokat Birki Mihály főkalauz a «Vonatkísérő» hasábjain:

«Szervezkedés láza önti el ma a vasutas lelkeket. Osztályharc alapján szervezkedünk. A tanácskozóasztalnál ök is osztályuk érdekeit azzal védték meg, ha munkánk jobb dotációját követeltük, hogy nem bírja él a vasút jövedelme. Mindenhatónak és megdönthetetlennek hitt hatalmuk naivitásában ugyanis azt hitték, hogy mi nem tudjuk, hogy mi néni látjuk, hogy a vasút az uralkodó osztálynak érdekei szerint igazíttatik

minden tekintetben, tehát jövedelmezőség szempontjából is. Az országi népének minden osztály öntudatra ébredt rétege zárt csatasorban szervezkedett és megvívta harcát, ha kell vérrel is, de egyelőre vér nélkül. Először a fegyvert szedi el elnyomóitól, eddigi zsarnokaitól. Ez megtörtént a gyönyörű októberi forradalom éjszakáján, amikor kiragadta kezéből Magyarország dolgozó népe a legkegyetlenebb és leghatalmasabb fegyvert: a militárizmust. Most pedig a nagybirtokon, a nagytőkén van a sor; erre szervezkedik Magyarország dolgozó népe. Hirdetem minden erőmmel, teljes hitemmel és meggyőződésemmel azt, hogy ebben az országban mindenki boldog, megelégedett lehessen, hogy ne legyen elnyomó és elnyomott, ne legyen szegénység, ne legyen betegség, de meg ne legyen renyheség, és munkakerülés sem, ehhez csak és egyedül a szociáldemokrácia vezet el. Ezért tehát a vasutasságnak ott a helye, ahol most megszervezkedik. Az osztályharc alapján álló és a szociáldemokrata párthoz tartozó Magyarországi Vasutasok Szövetségében.)*

Ezt írta és írását tett követte.

Birki Mihály a vasutasságból kiemelkedő óriási szervező erő volt. Bátorsága és tudása versenyzett egymással. Nagy hibája volt az, hogy szélsőséges irányzatban terelte a mozgalmat, különösen azért, mert a lelke* mélyén soha nem volt szociáldemokrata, 8 így a vörös köpenyben is csak műszociálista volt. Annak az időnek izgató és izgatott atmoszférájában a szelíd bárányok is műtigrisekké váltak. Később egészen felülkerekedtek ezek az eddig meglapuló koncvadászok. Hamarosan összeütköztek a társadalmi renddel, hazával, erkölccsel. Igen hangos műszociálisták lettek. Később, — a felelősségre vonáskor, — már *csupa hazafi lett mind.* Százezerhez közel volt a vasutaslétszám (beleértve a vasutasmunkásságot is), kik ezidőben a szociáldemokratáknak adóztak. Igaz, hogy hamarosan gondoskodtak a fizetésemelésről. Ugyanis Garami miniszter legelső kötelességévé tette az eltávozott Tolnay helyébe ültetett Vázsonyi J. Jenő elnöknek ,a fizetésrendelés-tervezet azonnali elkészítését Szószerint idézzük Garami szavait:

«Eddig a hadseregszállítóknak volt jó, legyen jó a sorsa ezután a munkásnak és tisztviselőnek is».

A vasutassággal az 1918. november 19-én megjelent 60. sz. Hivatalos Lapban 89.791. Eln. körrendelettel közölték, hogy *Garami Ernő* lett a kereskedelmi miniszter. Majd 1918. november 13-án a 61. sz: hivatalos lap szószerint hozza *Vázsonyi J. Jenő új elnök* hivatalba lépésének ünnepségét. Dr. Gerlóczy Gyula, a pénzügyi főosztály igazgatója üdvözölte az új elnököt, kiemelvén szorgalmát és kvalitásait, ki egész életén át szívvel és lélekkel élt vasutas hivatásának és kartársai boldogulásának.

Vázsonyi erre meghatódottan nagy beszédet mondott, melyből óriási betűkkel kiszedve, a hivatalos lapban ezek olvashatók:

«*Uraim! Nekünk a fegyvert eldobni nem szabad... Le a kalappal a vasulasság előtt!*» — «*Boldog, megelégedett embereket lássak a vasút minden helyén!...*» «*Hivatalszobám ajtaja mindig nyitva lesz önök előtt...*» «A *forradalom nem hatolhat be a hivatali szobákba, nem bonthatja meg a fegyelmet, mely nélkül a vasútat elképzelni nem lehet!*» *«Szentség-*

*) „Vonatkísérő“ 1918. november 20.

törés volna, ma, midőn veszélyben intézetünk épsége, a fegyelem meghozilása...» — *«Égő hajóra neveztek ki parancsnoknak.* Vegye tudomásul mindenki:

— A hajó parancsnoka én vagyok és azt kiáltom a parancsnoki hídra rohanók felé: *mindenki a szivattyúhoz...*

A kereskedelmi miniszter megbízott, hogy a fizetésrendezés és a munkaidő szabályozása kérdését sürgősen készítsem elő, Boldog vagyok, hogy ezt önökkel közölhetem. De csak az tud parancsolni, aki megtanult engedelmeskedni és dolgozni. Adják át társainknak rövid üzenetemet, hogy *nincs más programmom, mint az Intézet felvirágoztatása és az Önök boldogulása.*

VÁZSONYI JENŐ.

államtitkár, a Máv. igazgatóságának elnöke
1918. november 13—1919...

AMINT a fennti nyilatkozatból kitűnik Vázsonyi Jenő a rend és fegyelem programmjával és a megsegítés komoly akarásával lépett a Máv. élére. Nem jött akárhonnan, hiszen, mint okleveles gépészmérnök, vasúti és hajózási főfelügyelő, később Máv. igazgató és a háborús idők szénkormánybiztosa, igen előkelő hivatali állásban volt addig is. Ha nem a forradalont emelte volna a Máv. elnöki székébe, talán a róla készített festmény ma is ott lógna a Máv. elnökök galériájában.

A forradalom sokat felemel és sokat lesújt. Akik tehát akkor fennt voltak, később valamennyien lekerültek volna a szereplés színpadáról, akkor más volna a helyzet. De a gerinctclenség, elvtelenség, árralúszás és önzést ügyes alkalmazása mindig többet ért minden tehetségnél, melyet nem kísért a szerencse.

Vázsonyi határozottan tehetséges ember volt. Nem lehet azonban napirendre térni afölött, hogy a komműn idején a hazafias vasutasokat nem védte meg a vörös hadseregbe való beerőszakolás ellen. Ezért nem engedték visszatérni a kommün bukása után a Máv. élére.

Vázsonyi Jenő 1864- június 2 4-én Csabrendeken születet, fiatal korában irodalommal foglalkozott. *Verus* álnéven 100 epigrammája nagy sikert ért el. A Máv. elektrifikálását az ő működése alatt kezdték meg.

GARAMI ERNŐ.

a királynak tett esküje alól felmentett kereskedelmi miniszter
1918. október 3—1918. november 1.

AZ VESSEN rá követ, aki visszautasította a 2—3—4 fokkal való előléptetését. Garami Ernő 1876-ban született. Mint műszerész segéd a szociáldemokrata pártban nagy intelligenciájával feltűnt. A *«Népszava»* újság felelős szerkesztője lett. A forradalomban Károlyi Mihály kormányában a kereskedelmi tárcát töltötte be. Hosszú ideig emigrációban volt. Majd hazatért. Újból elhagyta az országot. 1935 évben halt meg.

A RÉMURALOM KORA.

MINTHA a nagy emberek lelkét művük összeroppanása elszakítaná a porhüvelytől. Ludvigh Gyula v. b. t. t., nyugdíjas máv elnök-igazgató 1919. január 6-án önkezével vetett véget éleiének. A vasutasság könnyezve állta körül koporsóját. Annyi jóléti intézmény fűződött nevéhez, hogy ezek: áldásában részesülők, ha mindannyian ott lettek volna temetésén, szűknek bizonyult volna a temető. De kegyelmes a Mindenható: a nagy elnököt megkímélte attól, hogy az egykor általa hatalmassá tett *Máv.* vonalain csőcselékkel robogó *terror-vonalokat* végig kelljen néznie, melyet éppen *az ő volt szobájából dirigált egy eszeveszett fiskális.* Elköltözött a sírba a nagy *Tolnay* Lajos után, itthagyva ezt a gerinctelenségben vörösre mázolt népet, mely a háború vérzivatarjában és a túlfeszített kemény vasutasszolgálatban kiéhezve, lerongyolódva, a mindennapi falat nagyobb adagja után sóvárogva, botor ésszel a verembe zuhant.

De ki fogja meg az idő rohanó szárnyaskerekét? Szalad, száguld. Szabadra állították neki a jelzőt, meg kell várni, míg kifogy a szén, a gőz és majd magától megtorpan és megáll. De addig eltapos hazát, erkölcsöt, hitet, becsületet, önérzetet, fegyelmet, mindent, ami szent, ami dicsővé, híressé, boldoggá és megbecsültté tette ennek a kirablott szegény országnak egykor a hírnevét.

És jött a végzet sötéten.

Mámorosan, gyáván, félszegen, gerincnélkül nézték a vasutasok, hogy szórják ki a Máv. vezetőségét azok, akiknek a vasut-igazgatóság szentélyébe csak levett kalappal lett volna szabad belépni. *Ez a szégyent nem mossa le soha semmi.*

A Máv. Hivatalos Lapnak 1919 március 3i-én megjelenő számában a következő felejthetetlen szomorú emlékű közlemény olvasható

Hivatalos rész.

1. A Magyar Tanácsköztársaság fennhatósága alá tartozó összes gőzüzemű vasutak igazgatóságával járó jogok és kötelességek ideiglenesen a Vasúti Directoriumra ruháztatnak át.

2. A Directorium közvetlenül az illetékes népbiztosnak van alárendelve.

3. A Directorium tagjait az illetékes népbiztos bízza meg.

4- Minden üzletvezetőség és önálló műhely mellé három tagból álló «Vasutas Tanács» alakítandó. Az üzletvezetőség mellé rendelendő «Vasutas Tfcinács»-ot az üzletvezetőség székhelyén lévő helyicsoportok (a műhelyi helyicsoport kivételével), a műhelyi «Vasutas Tanács»-ot pedig kizárólag a műhelyi helyicsoport választja meg. Ezen «Vasúti Tanács»-ok hatáskörét a Directórium fogja megállapítani.

5. A Vasúti és Hajózási főfelügyelőségnek és minden más hatóságnak a gőzüzemű vasutak igazgatására vonatkozó jogköre megszűnik.

6. A Directórium a Magyarországi Vasutasok Szövetségének fontosabb elvi és minden személyzeti kérdésben előzetes hozzájárulását kikérni tartozik.

Budapesten, 1919. évi március hó 26-án.

Landler Jenő, népbiztos.

A Magyar Államvasutak igazgatására vonatkozó rendelkezés.)*

Vázsonyi Jenő úrnak,
a Magyar Államvasutak elnökének,
Budapest.

Amidőn önt ezennel az Államvasutak további vezetésével megbízom, az eddigi hatáskör és jogviszony fenntartása mellett, egyúttal felhívom, hogy az ideiglenes Vasúti Directórium felállítására vonatkozó és idecsatolt rencleletemnek megfelelő közzétételéről a Vasúti Directóriummal egyetértőleg azonnal intézkedjék.

Értesítem továbbá, hogy a Directórium tagjai a következők: Pintér János, Garlati Gyula és Bernhárth Sándor.

Az államvasuti főosztályok vezetésével ugyancsak ideiglenesen a következőket bízom még:

A) Főosztály: Dr. Benedikt Márk;

helyettes vezetőknek: Dr. Tüske Jenő, dr, Hesslein József (berendelve a népbiztossághoz), Landstoff Nándor munkás.

B) Főosztály: Dr. Gerlóczy Gyula;

helyettes vezetőknek: Bolgár Sándor, Karmos János és Lengyel Ferenc munkás.

C) Főosztály: Dr. Kőrös Márton;

helyettes vezetőknek: Dr. Kántor Béla, Strovszky Lajos és Hegyesi L. Lajos munkás.

D) . Főosztály: Tánczos Jakab;

helyettes vezetőknek: Bényei Zsigmond, Liska Béla és Dariday József munkás.

E) Főosztály: Hitzing Antal;

helyettes vezetőknek: Sávoly Mihály, Halász Ernő, Glatter József, Szaniszló András és Fazekas József munkás.

F) Főosztály: Horánszky Gyula;

helyettes vezetőknek: Erdélyi Gyula, Krempánszky Valér, Fodor Vilmos, Várady Jenő munkás;

a szállítmányozási ügyek vezetőjének: Mezey Dezső;

ennek helyetteséül: Gártner Ferenc, Vértes Farkas és Bognár József.

G) Főosztály: Calderoni Sándor;

helyettes vezetőknek: Petényi Ottó és Neményi Gyula munkás.

Az államvasutak igazgatóságát illető minden ügyben közvetlen a népbiztosnak tartozik jelentést tenni és feljogosítom, hogy a Magyar Államvasutakat illető ügyben rendeleteket helyettem kiadhasson.

Budapest, 1919. évi március hó 26-án.

Landler Jenő
népbiztos.

Ebben a felejthetetlen szomorú listában vannak derék, igaz magyarok! is, kik a rémuralom nyomasztó hatását a vezető állásban enyhítem igyekeztek és hazafias beosztottjaikat védték és gyámolították.

De voltak önző hazafiaüan akarnokok is, kiket a rend helyreállításakor állásaikból eltávolítottak.

*) Máv. Hivatalos Lap 1919. március 31.

A vasutasok ellenforradalma 1919. jún. 3-án)*

Emléktábla a budapesti üzletvezetőség házán.

(VIIL, Kerepesi-út 3.)

Az államvasutak koszorúját dr. Senn elnökhelyettes (jelenlegi elnök) nagyhatású beszéd kíséretében helyezte az emlékműre.



Részlet a beszédből: „Mélységes hálával és tisztelettel helyezem el az államvasutak koszorúját. Egyben büszkeséggel és meghatottsággal hirdetem a magyar vasutas törhetetlen hazafiságát és a vasutasságban rejlő fizikai és morális értékek hatalmas erejét“.



Csáky E. mérnök felv.

Az emléktábla leleplezési ünnepélye Budapest székesfőváros főpolgármestere, az Egyesült Keresztény Nemzeti Liga és az Államvasutak Igazgatósága képviselői jelenlétében.

A mikrofon előtt: dr. Gyökössy Endre máv. felügyelő, a Petőfi társaság tagja ünnepi beszédet mond.

') A *„június 2“* téves dátum, mert az ellenforradalom június 3-án volt,

1 9 3 1. év június 6-án d. u. 6 órakor nagy országos ünnepség keretében, fényes külsőségek között leplezték le ezt az emléktáblát, melyet as Egyesült Keresztény Nemzeti Liga józsefvárosi osztálya ajándékozott a magyar vasutasok bátor hazafiságának megörökítésére.

A márványba vésett arany betűk megállásra késztetik a járókelőket. Álljunk meg most mi is egy pillanatra és szenteljünk időt a bátor vasutasok emlékének.

Tizennyolc esztendővel ezelőtt történt. Szereplői még élnek és legnagyobbrészt itt járnak közöttünk. Mégis valahogy csodás messzeségből tűnik elő ez a nevezetes vasúti ellenforradalom. Az igazi hősök nagyobbára szerényen félrevonultak és átengedték az ünnepeltetést másoknak. De a történelmi igazság kiemeli őket a feledés homályából és megeleveníti a vasutas ellenforradalom idejét. Az akkor fölvett történelmi filmet most az olvasó elé vetítjük a maga igaz valóságában.

Lehetetlen szégyenkezés, arcpirulás és megdöbbenés nélkül visszagondolni a rémuralom idejére. A történelmi igazság tollával ideírhatjuk azt az elvitázhatatlan tényt, hogy a gerinctelenségben tartott megalkuvásra és alkalmazkodásra nevelt középosztály gyengesége és az osztálygyűlöletre nevelt, vérszemet kapott munkásság nélkül nem tudta volna az a néhány feltolakodott sehonnai az ezeréves Magyarországon 133 napon át bitorolni a közhatalmat. Nem tudott volna Szamueli Tibor egymaga több, mint 100 és Sturcz Károly egymaga 65 becsületes magyar embert ártatlanul kivégeztetni. Nem küldhették volna válogatott kínzásokkal 590 embert a másvilágra, csak azért, mert «a polgári osztályhoz tartoztak». Nem szenvedhetett volna annyi jó magyar hosszú rabságot, nem menekült volna önként a halálba sok-sok önérzetes hazafi és nem szórták volna ki hivatali állásukból a becsületes magyar vezetőket. Nem némíthatták volna el a polgárság lélekzetét, a napi sajtót, nem helyettesíthették volna vörös szennylapokkal.

Sok ellenforradalmi kísérlet volt az országban, melyet elszigeteltségüknél fogva vérbe fojtottak az uralmon lévő zsarnokok. A vasutas ellenforradalomban közel 40,000 vasutas vett részt és mindössze csupán két vidéki halálos áldozata volt, ami fényesen bizonyítja annak a feltevésnek igazát, hogy ha a Ludovikások a vasutasokkal egyidőben léptek volna az ellenforradalmi frontba, 2 hónappal hamarább ért volna véget a kommün és sok-sok magyar élet megmaradt volna, sőt talán a román megszállás sem következett volna be.

Az ellenforradalmár vasutasok kezében nem volt fegyver. De a száguldozáshoz szokott Számueli Tibor halálvonata a vasutas ellenforradalom idején csak lépésben tudott állomásról-állomásra haladni, mert a bátor vasutasok nagyon sok helyen felszedték a síneket. A Dunántúlon 8 napon át tartott a vasutas-sztrájk, közben ugyan ment egy-két terroristák által és kommunista mérnökkel vezetett vonat, de általában megállapítható, hogy a vasutasokkal nem mertek a gyáva népbiztosok a passzív rezisztencia miatt erőszakkal fellépni, hanem *alkudoztak, arany- és ezüstpénz verését, kékpénzben való fizetést, jobb élelmezést és fűt-fát ígértek,* csak azért, hogy ne sztrájkoljanak.

Megelégelték a vörösök uralmát a Dunántúlon.

A vasutasok az elfojtott keserűség és rossz élelmezés miatt gyakran négyszemközt, néha csoportosan tárgyaltak a kommün tarthatatlanságát.

A vasutas ellenforradalom gyökere visszanyúlik a proletárdiktatúra első napjára, sőt talán a forradalom szennyes áradatában felszínre jutott vasutas-szindikátus idejére. Az elkeseredéstől kirobbant vasutas ellenforradalom Szombathelyen 1919 május 31-én, szombaton olyképpen kezdődött, hogy e njapon a következő nap (vasárnap) miatt kifizetett június havi illetmények fehér pénzben adattak ki, melyért semmit senki már adni uem akart. A szombathelyi vasutasok az állomáson összeverődtek és arról tanácskoztak, mit lehetne tenni, hogy olyan pénzzel fizessék őket, amit mindenki elfogad fizetési eszköz gyanánt. A tömegben egy munkáskülsejű ember megszólalt: *«álljon le az egész vasutasság és meglesz ez is. Csatlakozzanak a kinevezettek a munkásokhoz és egész biztosan meglesz az eredmény».* Másnap, június i-én, vasárnap d. u. 2 órakor Szombathelyről leadtak egy táviratot Budapestre, melybe 1 az állt, hogy *«később adandó újabb' táviratra állítsák meg a forgalmat».* Ez a távirat Székesfehérvárra az esti órákban meg is érkezett. Ezzel a távirattal kapcsolatban a szombathelyi események megnagyítva, elferdítve, képzelgésekkel és hozzátoldásokkal kiegészítve értek el. Biztosat senki sem tudott. A népbiztosok fülébe jutott szombathelyi rémhírek után Kún Béla, Landler Jenő és még néhány vezető kommunista a Keleti pályaudvarról a kora reggeli órákban külön vonattal Kelenföldön át Székesfehérvár, Veszprém, Gelldömölk tervbevett útiránnyal Szombathelyre igyekeztek. A Délivasúton Budán szolgálatba lépő Máté Ferenc, Zábó József és Danzinger Kálmán forgalmi hivatalnokok merész tervet eszeltek ki. Az erőszakkal a vörös hadseregbe bevonultatott hlazafias 1 érzésű fegyveres vasutasokat hirtelen összetoborozták. Schnecweisz mozdonyvezetőt beavatták a dologba és felhívták, hogy vegyen fel egy fedett teherkocsit a mozdony mögé, melyben helyet foglalt majd a fegyveres vasutasság és e három forgalmi hivatalnok. Kelenföld állomással megbeszélték, hogy megállás nélkül fognak átszaladni az állomáson Tárnokra, (ahonnan a közben leadott «minden vonatot meg kell állítani» jelzésre, mely mindkét irányból Tárnokon hallatszott), ahol Kún Béláék vonatát a leadott jelzés miatt nem engedték továbbmenni. Azt akarta ez a néhány merész vasutas, hogy hirtelen meglepik Kún Béláék Tárnokon veszteglő vonatát és a benneülőket foglyul ejtik, esetleg ki is végzik. Ámde* Tárnokról az a telefonértesítés érkezett, minthogy a vonatot tovább nem engedik, a magukkal hozott autót kirakták és Budapestre visszatértek a népbiztosok.

A Szombathelyi események után szimatoló és a vasutasmozgalmakban eddig is élénk résztvevő *dr. Wagner Gyula* s.-titkár, tart. tisztviselő már 2-án (hétfőn) kiment a győri vonalra biztos hírekért. Ámde a csehek a komárom-bánhidai vonalszakaszt lőtték, s így ugyanaz nap minden eredmény nélkül kénytelen volt Wagner visszatérni Budapestre. A Budapest-Ferencváros pályaudvarra érkezve, dr. Wagner a személyzeti laktanyában lepihent. Ott aludt másnap, június 3-án déli 11 óráig.

Ezalatt 1919 június 3-án, kedden reggel 9 órakor a budapesti üzletvezetőség udvarára véletlenül betévedt egy muzsikus. Bús magyar nótákat

kezdett játszani az udvaron. A «Nyolcház» lakói az erkélyre sereglettek, az üzletvezetőség tisztviselői pedig részint a folyosóra, részint a szobák ablakaiból hallgatták az akkortájban ritka magyar nótákat.

Felcsendül a himnusz.

Miklós Antal, az üzletvezetőség pénztárosa, úgy látszik, nagyon elérzékenyült ezen a cigánymuzsikán, mert a régen őrzött két darab 5 koronás ezüst pénzét ledobta a muzsikusnak azzal, hogy játsza el a *Himnuszt* és a *Kossuth*-nótát. A muzsikus ennek a két darab nagy ezüst pénznek annyira megörült, hogy nem törődött, vagy talán nem is gondolt hirtelen a proletárdiktatúrára és nem is számolt a következményekkel, hanem

rázendített a Himnuszra.

Mint derült égből a villámcsapás, mindenkit meglepett ez a régen hallott magyar imádság, kezdtek lassankint leszállingózni az udvarra. Előbb halkan *k*—5-en, majd nekibátorodva 20—5o-en, végül már az összes jelenlevők hangosan énekelték a Himnuszt. *Farkas* nevű kezelőnő valahonnan hirtelen egy nemzetiszínű lobogót kerített elő és úgy, ahogy volt, összesodort állapotban, a boldogságtól remegve, tartotta az erkélyen, amíg a tömeg a Himnuszt énekelte. *Landler* Lenke kezelőnő odakiáltotta a zászlót tartó Farkas kezelőnőnek: *«Jó lesz eldobni azt a magyar ronr gyot».* (A történeti hűség kedvéért meg kell jegyezni azt is, hogy ezt a Landler kezelőnőt a jury később igazolta.)

A fehérpénz elértéktelenedése, a tök és gersli miatt amúgy is elégedetlen vasutas tömeg a szombathelyi ellenőrizhetetlen rémhírek hatása alatt annyira fölizgult, hogy amikor Miklós Antal a Himnusz után, — dr. Weisz Konrád (későbbi nemzetgyűlési képviselő) MÁV. felügyelő «Nyolcház» gondnoki lakása előtti erkélyről —- a vörös uralom megbuktatásának szükségességéről lázas nekibuzdulással szónokolt, viharos tetszés közben elhatározták, hogy még aznap, *1919 június 3-án* d. u. 3 órára a «Nyolcház» udvarán tartandó nagygyűlést hívnak egybe, melyre meghívják az értesíthető és megjelenésben nem gátolt egész vajsutasságot. NŰgy dél körül megérkezett a ferencvárosi laktanyából dr. Wagner Gyula is, amikor már a vasutasság lázasan tárgyalta a délutáni gyűlés előrelátható sikerét. *Kvatkovszky* Elemér forgalmi díjnok, *Vanik* Mihály, *Kerekes* Mihály, *Hotye* Miklós, *Zipszer* János, *Kovács* Elemér, dr. *Bujdos* János, *Rácz* Dezső és ki tudja még felsorolni a sok-sok lelkes vasutast, aki az ellenforradalopv sikerében bizakodva, alig várta már a délutáni gyűlést. 2 óra körül lehetett az idő, mikor a hivatali szobákban emeletről-emeletre köröskörül dr. *Karsa* Eörs MÁV. titkár felhívására bekiáltották:

«Le *az udvarra! Gyűlést tartunk! A szombathelyiek már kimondták a sztiájkot!»* Több se kellett, özönlöttek a vasutasok az udvarra. Annyi elkeseredett embert ritkán lehet együtt látni egyriakáson, m^nt a «Nyolcház» udvarán néhány perc múlva. Kinyílt a szeme-szája mindannyinak. Szónoklás szónoklatot követett. Minthogy ebben a zűrzavarban érdemleges tárgyalást folytatni nem lehetett, abban állapodtak meg, hogy a többszázra szaporodott jelenlévő vasutasból 2 5 ember menjen föl az üzletvezetőség egyik nagyobb helyiségébe és ott állítsa össze a vasutasok kívánságát, melyet még aznap el fognak juttatni a tanácskormányhoz.

A kiválasztott 2 5 vasutas fel is ment az üzletvezetőség első emeletére és Baumgartner üzletvezetőhelyettestől kérték el hivatali szobáját a tárgyalás? céljaira. Átengedte. A 25-ös bizottság rövidesen összeállította a következő vasutaskívánságokat:

1. *Mondjon le a tanácskormány.*
2. *A vasutasok közül senki sem vonul be.*
3. *A legjobb élelmezést adják a vasutasoknak.* ·
4. *Olyan pénzzel fizessék a vasutasokat, melyet mindenki elfogad.*
5. *A sztrájkból senkinek semmi bántódása ne legyen.*
6. *A szombathelyi ügy megvizsgálására egy szűkebb bizottság menjen ki.*

Most felmerült a kérdés, hogy a most megszövegezett vasutaskívánságok átadására, melyet a szovjetházban (a mai Hungária-szálló) kell átadni a népbiztosoknak, ki vállalkozik? Az első 5 vasutas, aki erre az elég; veszélyesnek mondható közvetítésre vállalkozott: dr. *Kórsa* Eörs, *Miklós* Antal, *dr. Wagner* Gyula, *Kerekes* Mihály és *Kvatkovszky* Elemér volt. De nyomban megalakult a második 5-ös bizottság is, arra az esetre, ha az első 5-ös bizottságot letartóztatnák, a második 5-ös bizottság folytatja tovább a megkezdett munkát. E tárgyalás idején érkezett *Szabó* postatiszt és fivére. Rákos rend. p. u. szolgálatot teljesítő távirász, kiknek a postások ellenforradalmi megmozdulását és a vasutasokhoz leendő csatlakozását bízták gondjaira. Innen indult el *Böhm* hivatalnok, *Kovácsi* Elemér és a két Szobó-fivér a postások mai, Szt. Domonkos-utcában lévő helyiségébe, akikhez az utcán *Lendvay* nevű vasutas is csatlakozott A postások gyűlése, melyen *Rákos* nevű politikai megbízott vitte a szót, nagyon kommunista-ízű volt, s így az odaérkező 5 ellenforradalmárnak jól felfogott érdekükben rövidesen távozniok kellett. Lent az udvaron még arról tanácskoztak nem volna-e jó megvárni a gyűlés végét és a hazafiasabb érzelmű postásokat egyénenként tájékoztatni a vasutasmegmozdulásról. Ennek a néhány percnyi veszteglésnek megadták az árát, mert amikor mégis útra indultak, az Aréna-út sarkán az utánuk szaladó vörös katonák elérték őket és mint ellenforradalmárokat, a Zrinyi-utcai rendőrségre kísérték. *Szabó* postatisztet 14 napig, a többit 2—3 napig fogságban tartották.

Amíg a 25-ös bizottság az Üv.-helyettes szobájában a kívánságokat szövegezte, azalatt a vasutasok szónokoltak az udvaron és énekelték a Himnuszt. Sőt *Vanik* Mihály ezalatt leadatta a 9. sz. vasúti jelzés szövegét (minden vonatot meg kell állítani) és, hogy *«kitört a vasutas-sztrájk». Zipszer* János valahonnan egy autót rendelt telefonon. A 113. sz. autó rövidesen az üzletvezetőségi épület előtt állott. A bizottság beleült és a szovjetházba hajtatott.

Az odamenetnél dr. Karsa Eörs a soffőr mellé került. Ennek azért van jelentősége, mert a kocsi belsejében helyet foglaló Miklós, dr. Wagner, Kerekes és Kvatkovszky tárgyaltak menetközben és az első pontot, vagyis «Mondjon le a tanácskormány» törölték és erről dr. Karsa Eörs nem tudott. A szovjetházba érve, *Kún* Bélát, *Landler* Jenőt és *Szántó* Bélát keresték. Mintegy 10 percig várakoztatták őket. A vasutasság izgatott hangulatára való tekintettel az 5-ös bizottság kérte, hogy azonnal fogadják őket, ami meg is történt. Kerekes Mihály (későbbi nemzetgyűlési képviselő)

kezdte a beszédet. A kocsi belsejében folyt tárgyalás úgy látszik szordinót tett Kerekes egyébként éles tónusára, úgy, hogy dr. Karsa Eörs lagymatagnak találta Kerekes beszédét és átvette a szót. Mindjárt a *Kún-kormány* lemondását hozta szóba, mire a háta mögött lévő bizottsági tagok rángatni kezdték a kabátját és óvatosan lökdösték. Karsa kijelentette a népbiztosoknak, hogy ha biztosítják a sértetlenségét a bizottságnak, akkor ő őszintén fel fogja tárni a helyzetet. Ezt megkapta és hozzákezdett a beszédhez. Előadta, hogy *a vasutasok fél vannak háborodva a szombathelyi vasutas kollégákat ért brutalitások miatt* és kijelentette, hogy a *vasutasok az egész országban szolidárisak a szombathelyiekkel. Ezenkívül nagy az elkeseredés a fehér pénz értékhiánya miatt. Az élelmezés is lehetetlenül rossz, úgy, hogy a szó szoros értelmében éheznek a vasutasok. Aki ruháért, cipőért, vagy más értékért tud is a vidéken valami élelmiszert beszerezni, azt hazahozni nem tudja, mert a vörös katonák útközben elszedik a vasutasoktól.* Majd megkérdezte Landler népbiztostól, hogy *milyen garanciát tud nyújtani a felsorolt sérelmek orvoslására, mert most már bejelentheti azt is, hogy még mielőtt idejöttek, az egész ország terű-· leiére leadták a sztrájkot kimondó táviratot.*

Landler és *Szántó* láthatóan megdöbbenve hallgatták Karsa beszédét, sőt a megdöbbenés még fokozódott, amikor egy táviratot adott át és pillanatban az ottani kezelőnő, melyben ez állott: *A vasutasok nemcsak sztrájkoljak, de már az élelmiszereket is kiszedik a kocsikból.* Aláírás: *Stromfeld,* vezérkari főnök.

Landler, ki eddig szivarral szájában hallgatta Karsa beszédét, hirtelen fölkelt, és látható idegességgel megígérte, hogy 8—10 napon belül a vasutasok élelmezését föltétlenül megjavítja. Most pedig jelöljenek ki maguk közül 3 embert, akikkel ö hajlandó autón még aznap este Szombathelyre lemenni, hogy ott megvizsgálja az esetet. De kérte az 5-ös bizottság tagjait, hogy a sztrájkot azonnal szereljék le, mert Budapest éhenpusztul.

Az 5-ös bizottság sietett kijelenteni, hogy nekik erre nézve semmiféle fölhatalmazásuk nincsen, hanem majd a népbiztosok ígéreteit a 25-ös bizottság elé terjesztik és majd az fog határozni, hogy sztrájkolnak-e tovább a vasutasok, vagy nem. Egyben kérték Landlert, hogy a 25-ös bizottság érvényét ismerje el írásban, mely bizottság addig marad mű-i ködésben, míg ezek a kívánságok teljesedésbe nem mennek. Mindent megadtak. Mindent megígértek. Az autón visszatérő 5-ös bizottság két részre szakadt. Az első autóban *Miklós,* dr. *Karsa* és *Kerekes,* a másodikban ,mely az elsőt mintegy 4—500 méter távolságban követte, dr. *Wagner* és *Kvatkovszky* ült.

Amikor az első autó a Rákóczi-út *végére* ért, már a Baross-tér körül volt zárva vörös katonasággal.

Ugyanis addig, amíg az 5-ös bizottság a szovjetházban tárgyalt, Pallós Alfréd ellenőr, Rikker Géza irodakezelő értesítették Sellő Miksa felügyelőt, (ki az akkor már elűzött MÁV. üzletvezető helyén a hatalmat bitorolta), ki azonnal kivezényelte a Keleti p. u. műszaki kocsihivatalának fegyveres vörös munkásosztagát és erősítésként a Batthyány-palotából terroristákat és kértek, s ezzel vonták a kordont a Baross-téren.

Miklós Antalt a vésztörvényszék halálra ítéli.

Amikor az első szürke autó, melyben Miklós, dr. Karsa és Kerekes ült, a kordonhoz ért, Miklós Antal nevét kiáltozták. *«Ő volt az ,akí délelőtt a tanácskormány megbuktatásáról beszélt»*. Erre az autóhoz lépett Vargacz nevű politikai megbízott és kérdezte, melyik az a Miklós? Utána kiráncigálták az autóból és megvasalták. A nála lévő ezüstfejű ébenfabotot összetörték a hátán. Dr. Karsa és Kerekes tiltakozni próbált. De hiába, mert a kapott salvus conductus dr. Wagnernél volt, aki a második autón ült, és aki percekig késett. Miklós Antalt megvasalva elvitték a Keleti p. u. udvari várótermében székelő vésztörvényszék elé és ott néhány perc múlva, arra való hivatkozással, hogy a proletárdiktatúra esküdt ellensége,

agyonlövetésre ítélték.

Ezalatt dr. Karsa és Kerekes a vörös katonák által körülzárt «Nyolcház» felé tartottak beszámolandó a történtekről. Most érkezett a kordon elé a második autó, melyben dr. Wagner és Kvatkovszky ültek, őket is azonnal kiszállították és áz ott lévő feketesapkás kommunista megbízottnak dr. Wagner felmutatta a népbiztosoktól nyert és pecséttel 'ellátott salvus conductust, remélve, hogy minden rendben van. Ámde a feketesapkás végigfutott az íráson és össze tépve a földre dobta, azt mondta: «Nekünk nem parancsolnak a népbiztosok, egyébként is én vádbiztoshelyettes vagyok és nekem csak a forradalmi kormányzótanács parancsa mérvadó. Jó lesz csendben meradni». Dr. Wagner megkérdezte, hogy miért? Erre a feketesapkás azt felelte: «majd meglátja, hogy miért!»

Wiagner Kvatkovszkyval a «Nyolcház» felé indult.

Ezalatt híre futott Miklós Antal halálos ítéletének. Azonnal egy ántánt hatalmasságot kerestek, aki a kivégzést megtudja akadályozni. Persching amerikai tábornok legjobb barátjához, Kovács Emil fasori református lelkészhez szaladtak, hogy jöjjön azonnal, mert Miklós Antalt ki fogják végezni. Kovács Emil telefonon azonnal felhívta Persching amerikai tábornokot és Romanelli olasz alezredest, hogy Miklós Antal kivégzését akadályozzák meg. Persching tábornok felhívta Kún Bélát, hogy tartózkodjon mindennemű vérengzéstől, mert retorzióval fognak élni. Röviddel azután írásban is megismételte ezt a felhívást. Romanelli alezredes szintén telefonon figyelmeztette Kún Bélát, hogy felelőssé teszi egész kormányával együtt, ha a vasutasok vére folyna. Kún Bélát úgy látszik meglepte egyrészt a külföldi beavatkozást, másrészt a vörös katonák fegyelmezetlensége és elhatározta, hogy Landler Jenő és Szántó Béla népbiztosokkal és Jancsik vörösőrparancsnokkal a helyszínre siet. Ugyanekkor az üzletvezetőségen dr. Karsa a vonalparancsnokhoz fordult, Miklósi és a többi elfogott vasutas szabadonbocsátása érdekében. A vonalparancsnok éppen Jancsikkal beszélt telefonon, aki azt az utasítást adta a vonat parancsnoknak, nem kell a vasutasokkal sokat komédiázni, hanem a Tattersaalba összeterelt vasutasokat bekísérni a legközelebbi kaszárnyába és mint katonákat kivinni a frontra. Zipszer János ekkor felhívta telefonon Landler Jenőt, hogy jöjjön ki a Tattersaalba és csináljon rendet, szabadítsa ki a vasutasságot.

Szentkirályszabadjai dr. Karsa Eőrs
(Máv. tanácsos), aki Kun Béla lemondását
a szovjetházban követelte.



Szentkirályszabadjai **dr. Karsa Eőrs**
(Máv. tanácsos), aki Kun Béla lemondását
a szovjetházban követelte.



Eőrszigethi **Miklós Antal**
az ötös bizottság tagja (Máv. főintéző).
aki az ellenforradalmat kirobbantotta.





† id. **Schmidt Mátyás** kiadóőr, † ifj. **Schmidt Mátyás** a kiadóőr fia,
akik a terror vonatok előtt Sopronkövesden a síneket felszedték. Ezért őket a kommunisták 1919. június 7-én (pünkösd szombatján) irtózatos kínzás után felakasztották.

Persching amerikai tábornok közbelép.

Ezalatt Miklós Antalt feltették az autóra és vitték a kivégzés színhelyére. A Mosonyi-utcai rendőrlaktanya mögött, a Kerepesi-úti temető falához állították. Ekkor érkezett meg egy vörös katona, kit motorbiciklivel a kivégzés megakadályozására küldtek ki.

Dr. Karsa Eörs Zipzer Jánossal és még két más vasutassal lement az üzletvezetőség elé várni *Kun* Bélát és *Landler* Jenőt. Még az autók meg sem álltak az O. v. épülete előtt, máris szinte ordítva rivalt Kún Béla dr. Karsára, mondván: *«Disznósági A vasutasok nemcsak politizálnak, hanem fegyverrel támadnak a vörös katonákra, a Himnuszt énekelik, fehér és nemzetiszínű zászlót lobogtatnak, majd elbánok én velük».* Dr. Karsát nem hagyta el a hidegvére, azt mondta Kún Bélának, nem csodálkozik a vasutasok izzó hangulatán, hiszen kicsibe múlt, hogy ő is fogságba nem került, sőt az ötösbizottság tagját, Miklós Antalt mellőle az autóból ráncigálták ki és ismeretlen helyre vitték. Kérte, hogy a vasutasok szabadonbocsájtása iránt intézkedjék. Kún Béla erre csendesen azt felelte: «Jó! Azonnal intézkedem, gyerünk a Tattersaalba.»

Kun Béla felháborodása onnan származott, hogy telefonon közölték vele a «Nyolcház» udvarán lefolyt eseményeket. Ugyanis dr. *Karsa* érvényt akart szerezni a katonai kiküldöttel megerősített salvus conductusnak és· a vörös katonák erőszakoskodását meg akarta akadályozni. De a vörös katonák rémhíreket terjesztettek: a vasutasoknál rengeteg fegyver van,, ellenforradalmárok, rálőttek a vörös katonákra, stb. stb. Természetesen ebből csak annyi volt igaz, hogy tényleg ellenforradalmárok voltak. A «Nyolcház» udvarán összeseregletett izgatott hangulatú vasutasok közé befurakodott egy teljes felszerelésű vörös katona, aki szónokolni kezdett, mint provokátor. Azt mondta: «*Fejbe fogom magam lőni, ha a proletárdiktatúrát elárulják. Becsületes proletárnak a vörös hadseregben a helye!»* A vasutasok ezt a katonát közrefogták és ez szorongatott helyzetében a levegőbe lőtt. Erre az épületen kívül várakozó vörös katonaság vad ordítással az udvarra rohant és nemcsak a gyűlésező vasutasságot, hanem a «Nyolcház» lakóit, asszonyokat és gyermekeket is kezdték a lakásból kiráncigálni, sőt egyik vörös katona már kézigránátot akart a tömegbe dobni.

Dr. Weiss Konrád lakásába menekültek Dr. Valló Viktor és Tivadar Viktor Máv. felügyelők, s izgatottan várták a fejleményeket.

Ebben a pillanatban érkezett az udvarra *Urbány* Gusztáv MÁV. főellenőr, ki megismert volt századából egy vörös katonát és figyelmeztette, hogy az erőszakoskodást hagyják abba, mert ha a fehérek bejönnek, nagyon megadják az árát. A figyelmeztetésnek meg is volt a hatása, mert az erőszakoskodást mérsékelték és vitték, mint a karavánt, a vasutasokat a Tattersaal felé. Ugyanekkor szabadította ki *Urbány* Gusztáv *Sávoly* Józsefet, az udvarban volt félig agyonvert OTI tisztviselőt.

A Tattersaalban megtartott beszámoló gyűlésre megjelentek a népbiztosok. Dr. *Wpgner,* mikor a Tattersaal homályos termében meglátta a bőrkabátos terroristákat, *Eskulits* Emil MÁV. ellenőr nyakába borult, mondván: «Emilkém, kijövünk-e élve innen?» Eskulits azt tanácsolta neki, menjen hátra és bújjon el a tömegben. Az 5-ös bizottság tagjai beszámoltak az ígéretekről, melyeket a vasutasság nagy[7] kétkedéssel fogadott.

Karsa Eörs odafordult a jelenlevő Landler Jenőhöz és figyelmeztette ígéretére, hogy a 25-ös bizottság részére működési szabadságot ígért, mindaddig, amíg a vasutaskívánságok teljesítve nincsenek. Erre Landler magából kikelve azt mondta: *«Mit? amikor én kegyelmet eszközlök ki a vasutasok részére és amnesztiát adunk, ezután még garanciákat is akarnak?» Aki mégegyszer a vasutasok közül hasonló mozgalom szervezésébe kezd*, én sajátkezűleg fogom felakasztani. Vegyék tudomásul, hogy 28.000 *felfegyverzett munkás áll rendelkezésünkre és minden megmozdulást el fogunk fojtani.»*

De azért a jobb élelmezést, az arany- és ezüstpénzben való fizetést tovább ígérgették és a vasutasokat a Tattersaalból szabadon bocsátották. Ekkor már egészen besötétedett és elterjedt a híre annak, hogy az egész Dunántúlon állnak a vonatok.

Déli vasút hősei az ellenforradalomban.

Másnap a Délivasút igazgatósági épülete és a raktár közötti térségen a Délivasutasok tartottak gyűlést. *Szamuelli* és *Pogány* a székesfehérvári vonalon cirkáltak s a céljuk az volt, hogy a Dunántúlra halálvonatot visznek az ellenforradalom letörésére. Hajmáskéren is megakadtak a vöröskatonai szállítmányok. A vasutasok távol tartották magukat a műhelyektől és pályaudvaroktól. Pogány hadügyi népbiztos autóval küldött ki Székesfehérvárról terroristákat, akik tilos jelzés mellett hoztak be egy kommunista mérnökkel a vonatot. Pisztel Jenő székesfehérvári állomásfőnököt kényszeríteni akarták a vonat fogadására. De ő kijelentette, hogy a sztrájkoló személyzet nélkül ő semmiért sem vállalhat felelőséget.

A kommunista mérnök és egy cséplőgépkezelő néhány terroristával elindult *4* órai veszteglés után Szabadbattyán irányába, Kiscséripusztán azonban meglepetés érte őket. *Ruska* nevű Dv pályamester és *Gregorek* Dv állomáskezelő felszedték a síneket. Erre Anka Flórián Ruskát és Gregoreket 10 kiscséripusztai gazdaemberrel letartóztatta és bekísérte a székesfehérvári püspöki palotába. Ott őrizték napokon keresztül.

Pogányék a távírót és telefont őrizték, mert tudták, hogy ezen értekeznek a vasutasok titkos táviratokkal. De a vasutasok kifogtak rajtig Gyalogpostával vitték a táviratot más állomásra és onnan az egész Dunántúlt elárasztották sztrájkra buzdító táviratokkal.

Harmadnap a Délivasúton ismét gyűlés volt, melyen Fischer Gyula inkább szocialista, mint kommunista érzelmű dv. főtisztviselő is jelen volt. A szót Máté Ferenc és Zábó József forgalmi tisztviselők vitték. Egy tizes bizottság alakult, melynek az volt a hivatása, hogy a sztrájkoló vasutasok és a népbiztosok között közvetítsenek. Az ülés határozata értelmében mindaddig, amíg a vasutaskívánságokat nem teljesítik, permanenciában maradnak. Majd Székesfehérvárra indultak, különvonattal, látszólag a sztrájk megszüntetése, valóságban azonban a sztrájkra való kitartás érdekében utaztak. Székesfehérváron már állott egy gyűlés, melyet Pogány népbiztos hivatott össze. A vasutasok az ülést csak úgy akarták megtartani, ha terrormentes lesz és Pogány, Fabik, valamint Pálinkás kommunisták csak mint magánemberek vesznek részt. A vonat megérkezése

után Máté Ferencet Pogány népbiztos vallatóra fogta, hogy mit határoztak Pesten. A kapott válasszal nem volt megelégedve, majd telefonon felhívta Fischer Gyulát Budáról, aki már azt a hírt is hallotta, hogy *Máté* Ferencet Székesfehérváron kivégezték, telefónon Máté által adott tényállást erősítette meg.

Amikor a tizes bizottság visszafelé indult, Mátét figyelmeztették, hogy tűnjön el, mert velük szemközt fog jönni Szamueli halálvonata és kellemetlensége lehet. A kukoricásban meghúzódott, amíg a többi, névszerint *Zábö* József forgalmi hivatalnok, *Süiiber* főkalauz, *Juhász* főraktárnok és Német raktárnok s egynéhány munkás a vonattal Budapest felé jöttek. Kápolnásnyéken éppen a Budapest-felöli kijáratnál találkoztak Szamueli vonatával, aki meghallotta, hogy ez a vonat volt a tizes bizottság vonata, azonnal intézkedett, hogy a saját vonatának gépjével hozzák vissza a vasutasokat. Nyomban le is adták a vonat megállítására vonatkozó rendel-· kezését. A tízes bizottság vonatát megállították a vonalon és vissza vitték Szamuelihez Káposztásnyékre, aki magához akarta rendelni Mátét, de neki már híre-hamva sem volt: eltűnt.

Az apa és fia kivégzése.

A vasűti társság történelmének legmegrázóbb eseménye id. *Schmidt Mátyás* sopronköevesdi kiadóőr és fia: ifj. *Schmidt Mátyás* meggyilkolása volt.

1919. június 7-én, pünkösd szombatján, megjelentek Szamueli terrorista fenevadjai Sopronkövesden, de a dunántúli vasutasok ellentálltak. Schimdt Mátyás kiadóőr és fia — nehogy Szamueli pribékjeivel tovább tudjon haladni, felszedték a síneket.

Valaki elárulta őket. Erre Szamueli a sopronkövesdi községház elé vitette a 49 éves Schmidt Mátyás hős vasutast es rögtön kihallgatás nélkül halálra ítélte. Az ála alá egy rudazó kötelet csavartak és egy körtefára felakasztották. Minthogy lélegzeni néha-néha tudott d. e. ½ 9 órától 11 óráig kínozták míg végre meghalt. Előzőleg a fiát kényszerítették, hogy akassza fel az édesapját, aki erre nem volt hajlandó, sőt felajánlotta, hogy inkább meghal az édesapja helyett. Erre összeszurkálták a fiút, ki fájdalmában elájult. Majd fellocsolták és végig kellett nézni édesapja szenvedését és a szemben lévő fára, őt is felakasztották. Ezt viszont az apának kellett végig gyötrődni. Azalatt a fenevadak szalonnát tízóraiztak. Sőt azt mondták a fiúnak, amikor az apa életéért könyörgött: *«felakasztjuk mi az Úristent is»*.

A hősök családjában az özvegynek 8 gyermeke volt, egyik elesett a harctéren, Mátyás pedig kitüntetéssel jött haza. Egy kisleánya maradt ki, azóta férjhez ment *Wödl András* soproni postasegédtiszthez. Igen nagy szegénységben élnek. Az özvegy pedig mindössze 58 P. nyugdíjat kap és ebből segélyezi őket is, kik negyedmagukkal alig élnek. Módot lehetne és kellene is találni arra, hogy akár az özvegy, de mégfinkább a fiatalok megélhetése megkönnyítessék. Ez a szörnyű nagy áldozat minden támogatást megérdemel.

Máv segédtiszt akit a fosztogatásokban résztvett tolvajok árultak el és juttatták a terroristák kezére.



Még egy halálos vasutas-áldozata volt a rémuralomnak.

László Imre segédtiszt Szolnokon teljesített szolgálatot. Az összeomlás idején idegenek megrohanták a kocsikat és kirabolták. László Imre segédtiszt a tolvajokat megfigyelte és följelentette. A fosztogatások ügyének vizsgálóbiztosa *dr. Karsa Eörs* az ottani csendőrségtől szerzett helyzet jelentés után, a hűséges és önfeláldozó László segédtisztet el akarta helyeztetni állomáselöljárónak, mert az élete már-már nem volt ott biztonságban. László nem akarta helyét elhagyni. A tolvajok csak alkalomra vártak. így történt, hogy a kommün idején beárulták. A lakásból «kihallgatás» ürügye alatt elvitték és a temetőárokban a terroristák agyonlőtték. Özvegye és 8 éves kisfia maradt. Egyetlen fillér kártérítést nem kaptak, sem a Máv-tól, sem mástól, holott a hősi halált halt László Imre százezreket mentett meg a fosztogatóktól és életével is áldozott érte.

Június 11-én Vántus népbiztos Nagykanizsáról közölte a tanácskormánnyal, hogy mindenütt megindult a forgalom. Eddig tiltották, hogy a vasutas ellenforradalomról írjanak az akkor megjelenő kommunista lapok. De amikor a vasutassztrájk megszűnt, részletes tudósításban adták hírül laz «epizódot», s az összes lapok legszelídebb kifejezései ilyenek voltak: *«ellenforradalmár, aljas, gazok».* Seregestül hozták a vasutas munkásságnak tulajdonított ama kijelentéseket és gyűléshatározatokat, hogy «*nem azonosítják magukat az egynéhány megfizetett bérenc ellenforradalmár mozgalmával, hanem undorral ítélik el azt».*

Három héttel később országos megmozdulással kitört a június 21-iki, úgynevezett ludovikás ellenforradalom,melynek vasutas hőse is volt: Gruber Kálmán*) főliszt, akit a kommunisták elfogtak és a Parlamenti pincébe zártak.

Utána rohamosan meggyengült a kommunisták hatalma. Eleség, muníció fogytán volt. Az oláhok gyűrűt fontak és Pest felé közeledtek. Erre a kommunisták megszöktek. Augusztus 2-án reggel feltűzték a MÁV. igazgatóság épületére a vasutasok a nemzeti zászlót. A Peidl-kormány páncélautót küldött és levétetette. De délután ott ragyogott megint fényben, dicsőségben. Vasutasok! Ezt az időt soh’se felejtsétek el!

*) Gács Kálmán ny. Máv főtiszttel azonos.

8. FEJEZET.

Megbukott a rémuralom. — Szüry János dr kereskedelmi miniszter. — A nemzeti hadsereg bevonulása. — Vitéz Nagybányai Horthy Miklós Magyarország kormányzója. — Heinrich Ferenc kereskedelmi miniszter. — Kelety Dénes Máv elnök. — Hegyeshalmy Lajos kereskedelmi miniszter. — Bérbe akarták adni a Máv-ot 90 esztendőre. — Emich Gusztáv kereskedelmi miniszter. — A trianoni béke parancs. — Rubinek Gyula kereskedelmi miniszter. — IV. Károly király visszatérése. — Táborimise Biatorbágy állomáson. — A kormányzó történelmi levele őfelségéhez. — A korona vértanúja. — II. Ottó Magyarország örökös királya. — Waíkó Lajos dr kereskedelmi miniszter. — Samarjay Lajos Máv elnök. — Herrmann Miksa, Búd János, Kenéz Béla és Fabinyi Tihamér kereskedelmi miniszterek, — Senn Ottó Máv elnök, Winchkler István és Bornemisza Géza miniszterek.

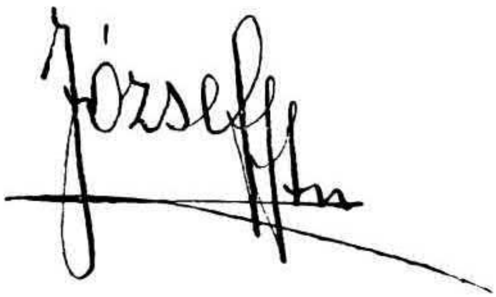
Megbukott a rémmalom.

1919. augusztus 3-án Dvocsák ipar- és kereskedelemügyi miniszter 31.451/1919. szám alatt közölte a MÁV; igazgatóságával, hogy a békére való átmenet programmjával megalakult az új kormány. Kérte a támogatást. Majd augusztus 13-án 31.454/1919. szám alatt a jogfolytonosságot állították vissza 153.894/1919. A IV. számú rendelettel. *Dr. Gerlóczy Gyula lett a vezető elnökhelyettesi megbízással.* A tanácskormány által eltávolított Pasterczky Antal, Marsovszky Miklós, Pretsch Károly, Chlumszky Manó, Farkas Ferenc, Szalay József, dr. Szerbák Elek, Wickenhauser Ferenc s tb. vezetőket állásukba visszahelyezték és ugyanezen, '55. sz. Hivatalos Lap 156.895/19. és 158.099/19. szám alatt a rend és fegyelem uralmának megszilárdítására nézve ad utasítást.

Az 57. sz. Hivatalos Lapban 1919. augusztus a 3-án megjelent 158.090/1919. A. I. számú rendelettel hatályon kívül helyezi a «népbiztosi rendeletet».



vitéz József királyi herceg
tábornagy
a Magyar Tudományos Akadémia elnöke
a Mária Terézia-rend kancellárja stb.



VITÉZ 1ÓZSEF KIRÁLYI HERCEG

tábornagy

a Magyar Tudományos Akadémia elnöke,
a Mária Terézia-rend kancellárja stb.

Született 1872. augusztus 9-én Alcsuthon (Fejér m.) A legmagyarabb Habsburg. Áldottemlékű hírneves JÓZSEF NÁDOR unokája. A világháború legendás hőse. Az összeomláskor, mint homo regius.

IV. Károly király megbízásából gróf Hadik Jánost dezignálta miniszterelnökké, de a forradalom megakadályozta tervének keresztül vitelében. A rémuralom idején a kommunisták letartóztatták és csak az angol király közbenlépésére bocsátották szabadon.

1919. augusztus 5-én ő nevezte ki Friedrich Istvánt miniszterelnökké. 1917. óta tagja a Magyar Tudományos Akadémiának nagy irodalmi munkásságot fejt ki és ennek elismeréséül a M. T. Akadémia elnökévé választották.



Eredeti felv. Gaál K. birtokáhan. **Miklós I.; A magyar vasutasság okny. tört.**

A kommün utáni első vasúti őrség a keleti pályaudvaron.
Középen Gaál Kálmán parancsnok.

A rémuralom bukása után az ország területére bevonultak az oláhok. A Szegeden megszervezett magyar nemzeti hadsereg a Dunántúlra vonult át, hogy kellő pillanatban átvegye a rendcsinálás nehéz szerepét.

Az ellenforadalmi alakulatokban tevékeny résztvett Rácz Dezső Máv. főellenőrt kereste fel Létay tábornok a vasúton megszervezendő Máv. őrség ügyében. Majd *Kösztler Hugó* a budapesti üv.-nél volt vonalparancsnoksághoz beosztott százados felkérette megbeszélés végett Gaál Kálmán főellenőr, keleti p. u. vezénylőtisztet (a jelenlegi felügyelő állomásfőnökhelyettest), hogy egy katonatiszti rangot viselt vasutas, toborozzon össze mintegy ötven megbízható vasutast, kik készenlétben lesznek arra az időre, amikor az oláhok kivonulnak és a nemzeti hadsereg bevonul. Ugyanis az oláhok kivonulása és a nemzeti hadsereg bevonulása között 2 óráig tartó szünet volt megállapítva.

így történt, hogy Gaál Kálmán összetoborozott 30 kalauzt és 20 munkást, kiket a nemzeti hadsereg bevonulása idejére készenlétben tartottak.

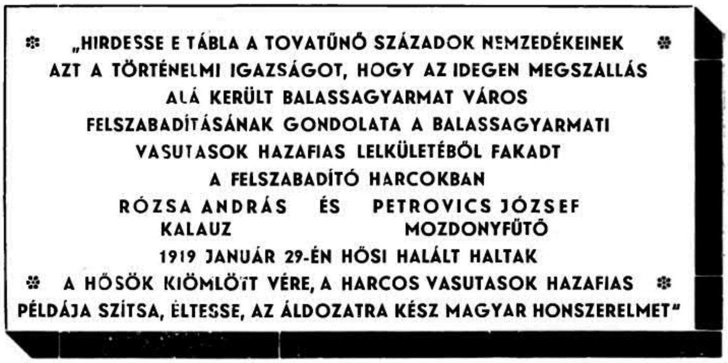
1919. november 16. napján elérkezett a várva-várt nap. Az oláhok elvonultak. Két óra múlva feltűntek a nemzeti csapatok.

A keleti p. u. megállapodás szerint a VI. kerületi elöljáróságtól kapta volna meg a szükséges fegyvereket. Ámde Gaál Kálmán gon-

doskodott arról, hogy kellő számú fegyverük legyen anélkül is. Ugyanis az oláhok összeszedték a kommün bukása után a fegyvereket és el akarták vinni magukkal. Gaál az összeszedett fegyvereket csak jelképileg küldte el az oláhok részére, a valóságban a rendfenntartó őrség részére „véletlenür‘ ittfelejtette.

A Kecskemétre az oláhok részére „feladott“, de Pesten felejtett, s a magyar kezekbe juttatott fegyverekért Gaál Kálmán hosszú évek múltán honvédelmi miniszteri elismerést kapott.

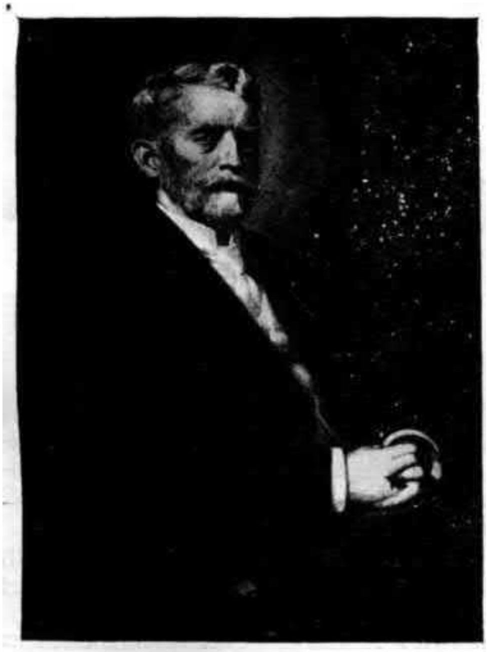
*





A magyar vasutasság az Ország Zászló előt.
(Az Ország Zászló gondolata: Urmánczy Nándoré.)

Amit a kommün lerombolt, most kezdték visszaállítani. Így 1919. augusztus 3o-án az 58. sz. Hivatalos Lap 159.146/1919. A. V. számú rendelettel a l\o. sz. Hivatalos Lapban elszedett utazási kedvezményeket állították vissza. A szeptember 4-iki 59. sz. Hivatalos Lap az alkalmazottak illetményeire nézve úgy rendelkezett, hogy az 1919. március 21. előtti állapot visszaállítandó. Következett az alkalmazottak körében létesült egye-. sületek működésének felfüggesztése. Az 1919. szeptember i3-án megjelenő 61. sz. Hivatalos Lapban 158.855/1919. A. I. sz. rendelet arról értesíti a személyzetet, hogy az augusztus 9. napján kelt 70.886. sz. kereskedelmi miniszteri rendelet alapján felfüggesztették a működő egyesületeket. A Mozdonyvezetők Országos Szövetségéhez Szilágyi Egyed vas., haj. főfelügyelőt, a Vonatkísérők Országos Otthonához Dalmady Ödön vas., haj. főfelügyelőt, a MÁV. alkalmazottai «Rudolf trónörökös Egyesületéhez» Hieronymi Pál vasúti és hajózási főfelügyelőt, a Vasúti Mozdonyfűtő és Vontatási Munkások Országos Otthonához Ghyczy Aurél vas., haj. főfelügyelőt, a Vasutasok Jótékonysági Egyesületéhez Kintzig Ferenc vas., haj .biztost rendelték ki. Ugyanezen Hivatalos Lapban érvénytelenítették a tanácskormány ideje alatt történt szolgálatfelmondásokat.



M. kir. Közlekedési Muzeum képtárából.



SZÜRY JÁNOS DR.
kereskedelemügyi miniszter
1919. augusztus 7—15-ig.

Mindössze nyolc napig volt miniszter. Ezt megelőzőleg a kereskedelmi minisztériumban miniszteri tanácsos volt. Született 1862. szeptember 22-én és 1927. augusztus 17-én halt meg. Működésének ideje mégis emlékezetes, mert alatta sütött ki először a kommün után a napsugár. A Friedrich-kormány minisztere volt.

A nemzeti hadsereg élén bevonul a fővárosba Horthy Miklós fővezér.

PONTOSAN a magyar népköztársaság kikiáltásának első évfordulója napján: 1919. november 16-án, a szitáló novemberi esőben, a fehérvári-úton megjelentek a nemzeti csapatok.

Elől, fehér lován délcegen ült Horthy Miklós, a fővezér. Mögötte hosszú sorban, példás rendben a katonák.

Egy rövid esztendő alatt tehát elviharzott Károlyi Mihály hazaáruló bandájának és az őket felváltó hóhérlegényeknek minden «dicsősége». «Az *örök életre szánt köztársaság szent bölcsője»* mellett is hiába «*virrasztottak»* a rajongók, mert *a köztársaság, Szent István birodalmában gyökeret verni nem tudott.*

Ennek a nemzetnek a lelke — hál' Istennek — lerázta a nemzet lelkétől idegen konjunktúra lovagok maszlagét. Keserves csalódások után Istenhez és a királysághoz tért vissza. Megszégyenülten befelé és örömujongással kifelé: *harsogta az éljent* Horthy Miklós fővezér és a mögötte felzárkózott magyar csapatok felé.

A fővárosba való bevonulása alkalmából a következő kiáltványt intézte a főváros népéhez a fővezér:

BUDAPEST NÉPÉHEZ!

Magyarország legszégyenteljesebb korszaka után a fővezérségem alatt álló nemzeti haderő részei bevonulnálc Budapestre ,hogy ősi, szívünkhöz forrott nemzeti színeinket kitűzzük Buda várára.

Csapataim oltalma alatt igaz magyar nyugodtan végezheti és kell, hogy végezze azt a munkát, mely összeségében újraépíti Magyarországunkat.

Én és csapataim főfeladatunknak tekintjük, hogy Budapest sokat szenvedett népén segítsünk, főleg hogy az előttünk álló nehéz telet számára elviselhetővé tegyük.

Aki jó magyar, örömmel fogad bennünket, de a hivatásos bujtogatók és rendbontók óvakodjanak, mert irgalmatlanul fog bűnhődni az, aki Budapest meggyötört népének hőn óhajtott nyugalmát rosszakaratúan megzavarni igyekszik. Bűnhődni fog az is, aki az újraszületett magyar nemzeti haderő szeplőtlen zászlaját merné hazug rágalmakkal meggyalázni.

Akiknek hibájából országunk a pusztulás szélére sodródott, tanuljanak meg bűnbánóan a minden bűnök legnagyobbikáért vezekelni. Ez az, amit a haza ma tőlük jogosan megkíván.

Erőszakoskodásokat, felvonulásokat, rendzavarásokat semmiesetre sem tűrök, s ha ilyenek előfordulnának, úgy ezeket a legszigorúbb eszközökkel torolnám meg.

Viselkedjék mindenki nyugodtan és fegyelmezetten, járuljon mindenki egy szívvel-lélekkel hozzá, hogy a nagyjelentőségű nap valóban, Magyarország új felvirágzásának hajnalát jelentse.

HORTHY MIKLÓS s. k.
fővezér.



Streliczky felv. 1920. évben.



Vitéz Nagybányai HORTHY MIKLÓS
Magyarország kormányzója
1920. március 1-től.

VITÉZ NAGYBÁNYAI HORTHY MIKLÓS

cs. és kir. kamarás,
Magyarország kormányzója 1920. március 1-től.

Magyar nemzetünk évezredes történetében a Mohi-puszta, Mohács és az őszirózsás októberi lázadást követő rémuralom azok a mélypontok, ahová a Mindenható vezekelni és okulni küldött bennünket. — Egy sír szélére vonszolt, háború fáradalmaitól eleryedt ország megmentésére küldötte a kegyelmes Úristen Horthy Miklóst.

A rémuralom és oláh-invázió után, Otrantó hőse, a Novara legendás parancsnoka, I. Ferencz József császár és király egykori szárnysegéde érkezett meg és felszámolta a forradalom és ellenforradalom kinövéseit. A darabokra hullott nagyhatalom kaotikus összevisszaságában, megtalálta Ariadne fonalát: a nemzeti hadsereg életrekeltésével és e szilárd alapzatra megkezdte a Rend felépítését.

A félelem és bosszú szembenállt egymással és a nemzet életereje a null-pont felé mutatott, körülöttünk ellenséges érzelmű népek: a koporsó fedelét készítették számunkra.

És ma ... megcsonkított ezeréves hazánk maroknyi területén, a győztes hatalmak kénytelenek belátni, hogy Magyarország szétdarabolásaavilág teremtése óta a legszerencsétlenebb emberi tévedés volt.

Horthy Miklós neve fogalommá vált és ebben nem kis része van annak az istenáldott határozottságnak, mely őt egész életén jellemezte.

Magyarország kormányzója 1868. junius 18-án született Kenderesen. Édesatyja István, édesanyja dévaványi Halassy Paula, tehát mindkét részről ősrégi magyar nemesi család sarja. 1882-ben a fiumei tengerészeti akadémiára iratkozott be. 1886-ban tengerész-hadapróddá nevezték ki. 1900-ban sorhaj ó-hadnagy, 1908/1909-ben már a *„Taurus“* nevű hadihajónak volt a parancsnoka, mely a boszniai mozgalmak idején igen jelentős megbízatás volt. Onnan a *„Budapest“* nevű hajó parancsnokává nevezték ki.

Áldottemlékű I. Ferencz József császár és király mellett, mint korvettkapitány, számysegédi szolgálatot teljesített. A háború kitörésekor a *„Habsburg“* csatahajón, majd a *„Novarán“* csillogtatta hadvezéri talentumát. Lovcen bevételét csapataink Horthy Miklós bombazáporának köszönhetik. 1917-ben megsebesült és még ekkor is továbbirányította a küzdelmet. Felgyógyulása utána „Princ Eugén“ *dreadnough-ra* nevezte ki őfelsége parancsnoknak. A forradalom után előbb az aradi, majd a szegedi kormányban a hadügyminiszteri tárcát töltötte be.

1920 március 1. óta Magyarország megválasztott kormányzója.

KOMJÁTSZEGI KELETY DÉNES.

államtitkár, II. f. o. c. és jell., a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnöke.

Régi nemesi családból származott. Édesapja Kelety Károly a m. kir. állami statisztikai hivatal tudós igazgatója volt.

Kelety Dénes 1867. május 21-én Budapesten született. Ugyanitt járt iskolába. 1888-ban mérnöki oklevelet szerzett. Előbb a statisztikai hivatalnál, 1890/91. években a fiumei kikötő építésénél működött. Onnan az államépítészeti hivatalhoz került. 1893-ban a földmívelési minisztérium folyamán mérnöki hivatalnál 1895-ben pedig már a kereskedelmi minisztérium vasúti osztályában dolgozott. Ott találta őt a világháború és az összeomlás is.

Csendes, komoly, gerinces jószívű ember volt. A vasutasság ezideig alig ismerte. Amikor a rémuralom 1919. augusztus elején Magyarországon megbukott, egy izig-vérig magyar embert kerestek.

A Máv. elnöki méltóság betöltésére voltak más jelöltek is. Nevezetesen a kommün elől elmenekült elnököt, Vázsonyi I. Jenőt akarták egyesek visszaültetni. Ennek megakadályozására, a leggerincesebb vasutas: Wahl Frigyes Máv. főmérnök vállalkozott, ki az általa beszervezett keresztény vasutas tömegekkel megakadályozta, hogy Vázsonyi Kelenföldnél tovább juthasson az országhatárig elibe küldött termes kocsival.

A másik jelölt Bacsinszky Vladimir egykori zágrábi üzletvezető volt, kinek kinevezése is megtörtént volna, — mert Hegyeshalmy Lajos kereskedelmi miniszter nagyon szerette őt, — de a keresztény pártok nem találták az egykori helyzethez képest elég erélyesnek Bacsinszkyt a „*liberális-radikális-szociális-együttes*“ felszámolására.

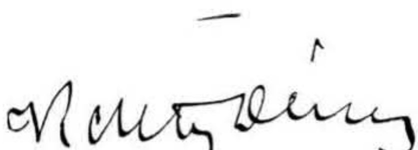
így került egyelőre kormánybiztosnak, egy év múlva elnöknek a Máv. élére, ahol a legnagyobb elnökök sorába emelkedett.

Kelety Dénes a Máv. romjai közé jött nehéz építő munkára és nyolc év után a béke legszebb idejére emlékeztető kultúrközlekedés megteremtésének boldog érzetével távozott, — sajnos betegen — a II. fiz. osztály címével és jellegével és az I. o. magyar érdemkereszttel a mellén. Hazájának, nemzetének és fajának szerelmese volt.. őszinte, egyenes, bátor ember lévén, tudott és mert cselekedni.

A Máv. bérbeadása ellen késhegyig menő harcot vívott. E nagy küzdelmében segítőtársai a keresztény vasúti alkalmazottak voltak.

Megteremtője volt a Máv. Horthy Miklós kórházának. Elnöke' és egyik megalapítója volt a *Közalkalmazottak Nemzeti Szövetségének.* Az ő elnöksége alatt kapták meg a segédtisztek a vizsgázás jogát, mely őket a *hivatalnoki* státusba emelte.





Komjátszegi KELETY DÉNES
államhikár II. f. o. c. jell,
a. m. leír. államvosutók igazgatóságának elnöke
1920—1927 években



M. kir. Közl. Muzeum. Miklós Imre : A Magyar Vasutasság oknyomozó története.

H E I N R I C H F E R E N C

m. kir. udvori tanácsos,

1919. augusztus 15-tal—szeptember 17-ig

és 1919. november 25-től—1920, március 15-ig

kereskedelemügyi miniszter.

Gégebajára Párisban keresett orvoslást. Sajnos a legkiválóbb orvosprofesszorok és a rádium kezelés nem segített. 1931. újévtől kezdve mindössze három órát tudott aludni. A kínzó gyötrő fájdalmakat nem bírta tovább. 1931. január 16-án, ugyanabban a házban (VI. Andrássy-u. 88.), ahol 1919. évben ugyancsak január havában Ludvigh Gyula Máv. elnök revolverét a szívéhez szorította ... és az örök hazába távozott: Kelety Dénes nemes szívét is megállította a vadász fegyverének golyója. A kerepesi temetőben pihennek hamvai.

Legyen áldott az emlékezete!

HEINRICH FERENC.

m. kir. udvari tanácsos,
1919. augusztus 15-től szeptember 17-ig és 1919. november 25-től
1920. március 15-ig kereskedelemügyi miniszter.

Szüry János rövid minisztersége után Heinrich Ferenc került a kereskedelmi tárca élére. Ez a nagyvonalú gyakorlati ember is mindössze csak egy hónapig ült először a bársonyszékben. Otthagyta. Átadta a helyét Hegyeshalmy Lajosnak. Majd két hónap múlva Huszár Károly féle kormányban ismét elvállalta a kereskedelmi tárcát és négy hónapig működött. Heinrich Ferenc nagykereskedő orsz. képviselő és miniszter Budapesten 1866. április 1-én német patrícius családból született. Tanulmányának befejeztével 1888-ban belépett családjának nagyhírű cégébe, amely 1921. családi r. t.-vá alakult át. Magyarország gazdasági életében tevékeny szerepet vitt. Elnöke lett a KereskedelmiAkadémiának, a Kereskedelmi testületnek, Ferenc József kereskedelmi kórháznak, valamint több közgazdasági és kereskedelmi intézmények. Közéleti tevékenységének túlnyomó részét a Kereskedelmi és Iparkamarának szentelte. 1911-ben m. kir. udv. tanácsosi méltóságot kapott. 1918-ban megalapította a polgárság szervezése végett a Magyar Polgári Pártot azzal a céllal, hogy megbuktassa a farradalmi és köztársasági rendszert. 1919-ben a proletár diktatúra alatt kétszer is letartóztatták. A proletár diktatúra bukása után 1920-ban megalapította a Nemzeti Középpártot, ennek feloszlása után 1922-ben a Nemzeti Polgári Pártot 1922-ben Tabon nemzetgyűlési képviselőnek választották.

1925. május 30-án, Nagyszombat hajnalban budapesti palotájában (VIII., Üllői-u.32.) tüdőgyulladásban elhunyt. A kerepesi-úti családi sírboltban alussza örök álmát.





HEGYESHALMY LAJOS DR.

1919. szeptember 17-től — 1919 november 25-ig és 1920. december 16 — 1922. június 16-ig kereskedelemügyi m. kir. miniszter.

1035 március 7-én hunyta le örök álomra szemét. A kerepesi temetőben Ernst Sándor búcsúztatta e szavakkal:

Dísze volt a közéletnek. Tiszta fej, tiszta szív, tiszta kéz. Darányi Kálmán győri főispán búcsúzott azután Győr szabad kir. város I. ker. neves képviselőjétől. A kerepesi temető jobb fal melletti 209. sírboltban pihennek hamvai.

Hegyeshalmy Lajos dr. volt vasutigazgató, elnökhelyettes, orsz. képviselő és kereskedelemügyi miniszter született Budapesten 1862-ben. Egyetemi tanulmányainak végeztével állami szolgálatba lépett, előbb a postatakarékpénztárban, majd a statisztikai hivatalban működött. 1896-ban a kereskedelmi minisztériumban lépett át, ahol az iparfejlesztési majd a vasúti osztályban teljesített szolgálatot. Hieronymi Károly minisztersége alatt helyettes elnöke lett a Máv.-nak. 1914-ben nyugalomba ment. 1917-ben Harkányi János báró felkérésére elvállalta a „Vasbizottság“ elnöki tisztséget. A proletárdiktatúra bukása után Heinrich lemondásával Ö lett a kereskedelmi miniszter a Fridrich kabinetben, majd újra átvette ezt a tárcát gróf Teleki Pál kormányában. 1922-ig rövid ideig 1921. őszén egyszersmint a pénzügyminisztériumot is Ő vezette. 1922-ben Győrött nemzetgyűlési képviselőnek választották.

Bérbe akarták adni a Máv-ot 90 esztendőre.

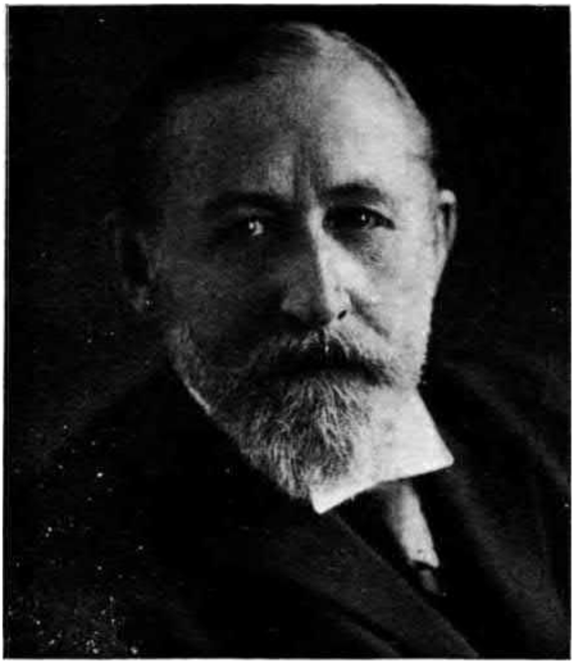
Az új egyesületek mozgalmai.

Az első komoly megmozdulás úgy a KANSz-ban, mint a VOGE-ban ban 1920. június 4-iki békeszerződés aláírása után akkor állott elő, amikor az a hír kelt szárnyra, hogy a *MÁV*-ot egy Halmos Károly nevű ágens közvetítésével *90 esztendőre a kormány bérbe akarja* adni az ententehatalmak bizonyos pénzcsoportjának. Előzőleg már az Egyesület Keresztény Nemzeti Liga is nagyon erélyes mozgalmat kezdett és tiltakozást jelentett be a kormány ezen szerencsétlen gondolata ellen. Ennek valamint annak hatása alatt, hogy a Bécsbe menekült kommunisták Göndör és Weltner agitációja folytán az osztrákok Magyarország ellen ú. n. *Fimmen-boykottot* határozták el. Czakó Adolf műegyetemi tanár, a Fimmen-boykott és a Máv bérbe adása ellen, mint a *Tesz* lelkes vezetőférfia impozáns felvonulással kapcsolatos gyűlést tervezett. De minthogy akkor a Tesz-nek még tömegek nem álltak rendelkezésére *Wahl Frigyes* főmérnököt a keresztény szociális vasutasok gazdasági párt ügyvezető elnökét kérte föl, hogy a közlekedési blokkban tömörült vasutasokat postásokat és hajósokat hívja fel a tiltakozó gyűlésen való megjelenésre, így történt, hogy 1920. június 19-én a keresztény közlekedési blokkban tömörült gazdasági egyesületek (vasutasok, postások és villamosok) és a különféle egyesületek képviseletében megjelentek izgalmas gyűlést tartottak, melynek főtárgya az Államvasutak bérbeadásáról keringő hírek kapcsán a teendő intézkedések megbeszélése volt. Az ülésen elhangzottak szerint az Államvasutakat a kormány 90 esztendőre szándékozott bérbeadni a MÁV-gépgyárakkal együtt. Sőt, az állam 6o%-os tiszta jövedelmet is biztosít a bérbevevő konzorciumnak. Ezen felül a jövedelem 3%-a szintén, a konzorcium javára igértetett és ha netalán még ezen felül is lesz, csak ez a magyar államé. A visszaváltás 2 5 év múlva történhetik leghamarabb 5o 0/0 felárral. Az állam mindössze két ellenőrző közeget jelöl ki a vezetőségbe, s így személyzeti ügyekben szabad kezet biztosít a bérbevevőkenk. Ugyanakkor a trianoni békével kapcsolatos állítólagos külpolitikai sikerek reményében a posta, szénbányák, fürdők és más erőforrások bérbeadása is szőnyegen volt. A lapok (valószínűen az akkor erősen működött cenzúra miatt) nem igen írtak erről a rendkívül fontos ügyről...

Az indítványt a gyűlés viharos helyesléssel fogadta s kimondta, hogy *a cenzúra korlátozása esetén röplapokkal, gyűlésekkel és minden gondolatközlő eszközzel százszoros visszhangra veri föl a kábult magyar lelfkiismeretet.*

«Ma délután a vasutasok országos egyesülete is foglalkozott a bérbeadás tervével. A Gólyavárban tartott nagygyűlésen, melyen a közlekedési blokk testvéregyesületei is képviselve voltak, elsőnek dr. *Weiss* Konrád képviselő adott kifejezést a vasutasok mérhetetlen elkeseredésének a terv miatt. *Wahl* Frigyes főmérnök javaslatára a nagygyűlés kimondotta, hogy a vasutasok úgy a maguk, mint *a nemzet jövője érdekében minden erejükkel tiltakoznak* a vasutak bérbeadása ellen s nem fogják fejüket idegen járom alá hajtani. *A magyar közlekedési eszközök bérbeadását*

*) „Új Nemzedék" 1920. június 20.



EMICH GUSZTÁV DR.

1920. március 28-tól 1920. július 19-ig
kereskedelmi miniszter.

RÖVID, — alig négy hónapig tartó, minisztersége alatt szakadt reánk a trianoni békeparancs aláírása és a Máv. bérbeadásának szerencsétlen kísérlete. Egyikről sem tehetett. Kapcsolata azonban mindakettőhöz megvolt. Ugyanis a magyar békedelegáció főmegbízottja volt 1919-ben, mint államtitkár. A Simonyi Semadam kormány kereskedelmi minisztere volt. 1925-ben Berlinbe Magyarország követének nevezték ki.

Emich Gusztáv 18/J3. március 5-én Budapesten született. Ugyanitt járt középiskolába és az egyetemre. 1888-ban lépett az állam szolgálatába. A kereskedelmi minisztériumban a belkereskedelem ügyosztályban dolgozott, ahol 1907-ben már osztályvezető lett. 1916-ben már, mint miniszteri tanácsos a IV. szakosztály vezetőjeként működött. Több kisebb-nagyobb önálló szakmüve jelent meg. Ezek közül az ismertebbek: «.4 *gazdasági és társadalmi megújhodás* (1910). *«A tisztességtelen versenyről* (1915).

1927. július 21-én halt meg Budapesten.

Emlékezzünk!

1930 június 1-én Trianonban (Páris mellett) írták alá Dr. Drasche—Lázár Alfréd és Dr. Benárd Ágoston meghatalmazott miniszterek, a magyar fő· megbízottak a világ legnagyobb hóhér munkáját és igazságtalanságát a reánk erőszakolt békediktátumot, mely Magyarország ezer esztendős testét ötrészre szakította és csak egyetlen részt hagyott meg nekünk. De az Igazság útban van!


M. kir. Közl. Muzeum. Miklós Imre : A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme.

Zsitvabesenyői R U B I N E K G Y U L A
1920. július 19-kől 1920. december 16-ig kereskedelemügyi —
ezt megelőzőleg földmívelésügyi m. kir. miniszter.

ZSITVABESENYÓI RUBINEK GYULA.

3920. július 19-től 1920. december 16-ig kereskedelemügyi —, ezt megelőzőleg földmívelésügyi m. kir. miniszter.

Mindössze öt hónapig volt kereskedelmi minister. De ezek az idők annyira terhesek voltak, hogy szinte egymáskezébe adták a kilincset a miniszterek. A háborúban tönkrement, lerongyolódott kirabolt Máv. újjáépítésének nagy feladata, építő- és termelő munkája várt legfelső irányításra. A szerencsésvégű németországi vasanyag beszerzés ügye, az ő miniszterségének idejére esik.

Rubinek Gyula született Óhajon (Bars m.) 1865. szept. 10-én.

Gazdasági tanulmányait Magyarországon végezte. Előbb gazdatiszt volt. 1889.-ben a Borászati Lapok, 1891-ben a „Köztelek“ gazdasági szerkesztője, 1893-ban az Országos Magyar Gazdasági Egyesület titkára, 1906-ban igazgatója és a *Köztelek* főszerkesztője. 1901-ben orszgy. képviselővé választották, ugyanez évben alapította a Gazdák Biztosító Szövetkezetét. 1908-ban magyar nemességet kapott. 1909-ben megalapította a Magyar Faluszövetséget. 1913-ban megalakult Magyar Mezőgazdáknál a vámpolitikai központ főtitkára lett. Vezetőszerepet vitt az országos gazdasági kongresszus szervezésében, ahol mint előadó működött. 1919-ben az új nemzeti kormány megalakulásakor elvállalta a földmívelésügyi tárcát és Huszár Károly és Simonyi-Semadam kormányában 1920. VII. 19-től ugyanez év december 16-ig kereskedelemügyi miniszter volt. Gr. Teleki Pál betegsége alatt a miniszterelnököt helyettesítette. Kecskemét orszgy. képviselőjévé választotta. Számos értekezést írt és felolvasást tartott, önálló füzetben megjelent főbb művei: Cseléd és munkás kérdés (1894), Parasztszocializmus (1895), Kiegyezésünk Ausztriával (1896), A jövő vámpolitikája (1900), A búzatermelés költsége és a vámvédelem mérve (1902), Település és földbirtokpolitika (1905), Küzdelem a nemzetköziséggel (1906), Mezőgazdasági érdekképviselet kérdése (1907), Jövő vámpolitikánk irányelvei (1911), A drágaság kérdése (1911), A balkáni kereskedelmi szerződésekről (1911), Hogy állunk a Balkánon? (1913), A német kereskedelmi szerződés megújításának szüksége és feltételei (1914), Mezőgazdaságunk kívánságai a vámszerződés és vámtarifa tekintetében (1915), Kereskedelmi szerződésünk Ausztriával (1915).

Elhatalmasodott vesebaja 56 éves korában 1922. január 8-án kidöndötte az élők sorából. Január 10-én temették a Kerepesi-úti temetőbe 2/36 tábla—1—1 dísz sírhelyre. Hamvai fölé emelt művészi síremlék magvetőt ábrázol.



Egykorú eredeti fényképfelvétel.

Táborimise Biatorbágy állomáson.
1921. október 22-én.



Memento!

MAGYARORSZÁG megkoronázott és fölkent apostoli Királya és felséges Hitvese térdelnek az éles köveken és jéghideg vasúti síneken.

Nincs lábuk alatt plüss-szőnyeg, nem veszi körül őket festői testőrség. Szegényes tábori ruhában, egyszerű öltözékben várják az Úr Krisztust, ki e pillanatban jelenik meg a Kenyér színében.

A késő őszi napsugár átragyog a kocsik között és glóriával vonja be a cserbenhagyott, megalázott magyar Királyt.

Lesz idő, — amikor a történelem e megszentelt helyét — fekete gránitba vésett aranybetűk fogják jelölni és az állomás területén kápolna épül az úristen dicsőségére.

A kormányzó történelmi levele őfelségéhez.

Felséges Uram! Budapest, október 22.

Nehéz lelkitusában, de súlyos aggodalmaktól indítattva arra kell kérnem Felségedet, hogy ne folytassa útját a főváros felé *fegyveres erővel.* A helyzet tavasz óta, midőn Felséged az országot elhagyta, nem változott.

Mindazon indokok, amelyek akkor arra kényszerítettek engem és velem együtt Felségedet az ország sorsáért aggódó meghitt tanácsadóit, hogy Felségedet visszatérésre bírjuk, fokozottabb mértékben ma is fennállanak. A helyzet ma súlyosabb. Tavasszal Felséged bejövetele meglepte az egész országot és a külföldet is.

Azóta, mint közismert, készültek arra a lehetőségre. Világos ez abból is, hogy most a tiltakozás, amely a múltkor csak több nap múltán közöltetett velünk, most a kormánynak azonnal átadatott és pedig a múltkorinál sokkal határozottabb formában, mert a kisentente nyíltan bevonulással fenyegetőzött. Erőviszonyaink pedig rosszabbodtak és a három oldalról betóduló ellenségnek képtelenek volnának ellentállni. De meg feltéve a lehetetlent is, ha az utolsóját védő nemzet valahol fel is tudná tartóztatni az ellenséget, az ország óriási területei pusztulnának el. Ez utólag oly elkeseredést szülne és télen oly nyomort, hogy biztos úton a bolsevizmushoz vezetne. De fájdalom, komoly mérlegeléssel már ennyire sem lehet a veszély elodázva látni.

Bizonyosabb most már az, hogy ellenség előnyomulásával bekövetkeznék a végső elkeseredés és az anarchia.

Az ország nagyrészének hangulata olyan, hogy Felséged nem tömöríthetné maga mögé. A polgárháború veszedelmének elhárítása nem tőlem függ.

Ha Felséged fegyveres erővel vonul Budapest felé, elkerülhetetlen a végzet és néhány nap múlva az ország maradéka is idegen kézre kerül.

Ha Felséged személyesen óhajtaná az entente képviselőivel, velem, vagy a kormánnyal ezt a szituációt verifikálni, természetesen nincs semmi akadálya, hogy Felséged szűk kíséretével teljes biztonságban ide az utat megtehesse, önzetlenül éltem mindig kötelességemnek, utolsó kötelességem azt jelenti, hogy ha Felséged fegyveres erővel bevonul Budapestre, Magyarország örökre megszűnt létezni.

Legmélyebb hódolattal:

Horthy.

Ezt a történelmi levelet Vass József dr. h. miniszterelnök vitte Tatatóváros állomásra éjjel Őfelségéhez. De csak a környezetének tudta átadni. (Móricz P.: Ottokár püspök szivárvány hídján. Vass József élete és munkái. Bp. 1929.)



DR. WALKO LAJOS.
m. kir. titkos tanácsos, 1922—1926. években kereskedelemügyi miniszter, azután külügyminiszter.

legnagyobb képességű miniszterek közül való. Budapesten 1880-ban született. Ugyanitt járt középiskolába. A jogot Budapesten, Lipcsében és Berlinben végezte, majd ügyvédi diplomát szerzett. Működését a *Magyar Leszámítoló* és *Pénzváltó Bankban* kezdte, ahol csakhamar cégvezető lett. 1911-ben az állam szolgálatába lépett és nyolc év alatt a pénzügyminisztériumban államtitkárságig emelkedett. 1922-ben a Bethlen kormányban elvállalta a kereskedelmi tárcát 1926. évben vált meg ettől. Az ő minisztersége idejére esnek az úgynevezett „Bé listák“, az államháztartás egyensúlyának helyreállításáról szóló 1924. IV. tc.-kel a szanálás a vasúton. Ugyancsak emlékezetes az államvasuti tisztikar előtt Walkó minisztersége, mert ekkor fosztották meg a vasúti VI. rangosztályt a törvényes illetményjogoktól az I. o. szabadjegytől, (a tiltakozás memorandumát l. VII. rész 3 fejezetében.)

Amikor Walkó külügyminiszter lett, felkereste interjúért az *„Újság“* munkatársa, akinek a következő érdekes választ adta: *„Azén szerepem itt sajnos mindössze annyi, — vigyáznom kell, hogy az asztalomról a tintatartót el ne vigyék.“*

A korona vértanúja.



Istenben boldogult IV. Károly király lelkébe mélyen belevésődött a magyar szent korona értelme. Trónraléptekor azonnal sürgette a koronázás mielőbbi megtartását. Lelkiismeretesen készült a nagy közjogi aktusra és mélyjelentőségű szertartásra. Átgondolta, átelmélkedte annak minden részletét Mint egy papjelölt a szentelés előtt, oly elfogult és összeszedett volt a király a koronázás előtt. Többször volt alkalmam *az* előkészület idején vele beszélni. Megfigyeltem őt a próbánál és c koronázásnál. Megható volt látni a felelősségérzés nehéz súlyának rányomódását fiatal lelkére. Nem a dísz, nem a pompa érdekelte. Hanem a kötelesség, amelyet Isten a nemzet és az egyház színe előtt vállal. Méltó akart lenni arra, amire kiválasztatott. Őszintén megtartani és beteljesíteni akarta azt, amire esküt és ígéretet tett. S mivel tudta, hogy a koronázásnál nemcsak a szónak, hanem minden tárgyi és cselekvési szimbólumnak értelme van, mindent megtudni és átérteni kívánt. Viselkedése őszintén alázatos, mégis méltóságos volt.

Mikor a koronázás előtt megkértem, hogy nekem segédkező püspöktársaimnak ne adjon költséges emlékajándékot, mint elődei boldogabb időkben tették a koronázások alkalmával, megindultan válaszolta, hogy fogadjam emlékül az ő és felséges neje egyszerű fotográfiáját, a kereteken a szent korona miniatűr másával.

Valahányszor fogadott rövid uralkodása idején, mindig megemlékezett valamely kötelességéről, amelyet a koronázáskor vállalt és imádságomat kérte, hogy hű maradjon mindenben, amit Istennek, a nemzetnek és az egyháznak ígért.

Legutoljára 1921 okt. 28-án Tihanyban találkoztam vele. Aggódva léptem be szobájába. Azt hittem, megtört, a kegyetlen sors iszonyú csapásai alatt levert és vergődő királyt találok, akinek vigasztalására alig lehet szavakat, annál kevésbbé helytálló érveket találni. Nagyon csalódtam. A király fölött nem vonult el nyomtalanul a nagy vihar. Haja megfehéredett. Arcán a gondok mély vágásai.

Ünnepiesen komoly a megjelenése; amilyen az önérzetesen szenvedőké. Helyzetével teljesen tisztában van. Nem vár magyarázatot vagy vigasztalást. Ismeri a végső következményeket. De azért rendületlenül bízik és hisz.

„A kötelességemet akartam megtenni, amikor eljöttem. Mint koronás királynak nemcsak jogaim, de kötelességeim is vannak. Meg kell védenem a szent korona jogait és fényét. Igazságosan akarom kormányozni az országot, a nemzetnek adósa vagyok. Megkíséreltem mindent. Nem sikerült eddig. El vagyok készülve további áldozatokra. Életem utolsó lehelietéig kitartok a vállalt kötelesség útján. Bármit is kell szenvednem, Krisztus Urunk többet szenvedett"

Ilyen léleknek fölösleges a vigasztalás. Kikényszeríti csodás erejével a bámulatot. Áldozatos élete végén egészen méltó volt az utolsó szó: „Fölajánlom életemet váltságul



Miklós Imre: A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme.



II. Ottó

Magyarország örökös királya.



NEMES SAMARJAY LAJOS.

m. kir. titkos tanácsos II. fiz. o. c. és jelt., a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnöke, működött 1927 aug. 1-től—1934. febr. 28-ig.

Alig három esztendeje, hogy nyugalomba vonult. Szorgalmas, tennivágyó, pedáns nagyvonalú ember volt egész életében. Ma is a köznek dolgozik. Tudományos kutatásaiba volt alkalmunk betekinteni és elmondhatjuk leletei a kutatómunka ékkövei.

Samarjay Lajos 1870. március 26-án Pozsonyban született. Gépészmérnöki oklevelét a budapesti Kir. József Műegyetemen *kitüntetéssel* szerezte meg. Belgiumi egyéves tanulmányútja után a m. kir. Állami Gépgyár mérnöke, 1898-ban a Vasúti és hajózási főfelügyelőségnél működött. 1910-ben a Kassa—Oderbergi Vasút igazgatója lett. A világháborúban a bécsi cs. és kir. központi szállítás vezetőségéhez rendelték ki. A Máv. gépészeti osztályának élére 1920-ban került. Résztvett a háború folyamán leromlott államvasút reorganizálásában és rekonstrukciójában. Majd Kelety Dénes elnök nyugalomba vonulása után, 1927—1934. a Máv. elnöke s ez idő alatt a változott gazdasági viszonyok közepette a vasútnak nemcsak műszaki, hanem pénzügyi és tarifapolitikai problémáinak megoldásával is foglalkozott. Gépészeti igazgatói működésének idején a Hév. forgalmában ő vezette be a motorüzemet s kezdette meg a Máv. villamosítását. Nyugalombavonulása óta a m. kir. Közlekedésügyi Múzeum ügyeinek vezetője. Főbb kitüntetései: a Ferenc József-rend hadiékítményes tiszti keresztje, a II. o. német vaskereszt csillaggal, a lengyel Polonia restituta érdemkereszt csillaggal, a belga Lipót-rend lovagkeresztje, az olasz koronarend nagykeresztje és nyugalombavonulása alkalmával a II. fiz oszt. jelleget kapta.

Azőta a m. kir. Közlekedési Múzeum vezetője. Értékes működést fejt ki a múlt kincseinek összegyűjtésében.

Samarjay Lajos máv. elnöksége alatt két felejthetetlen dolog történt. Az egyik a biatórbágyi katasztrófa*) a másik a sorozatos illetménycsökkentés.**) E nagy megpróbáltatások között bizony nehéz volt megülni a Máv. elnöki székét. De egyikről sem tehetett.

A magyar vasutasság meleg emberi szívéért és nagy tudásáért igaz nagyrabecsüléssel gondol nyugalombavonult elnökére.

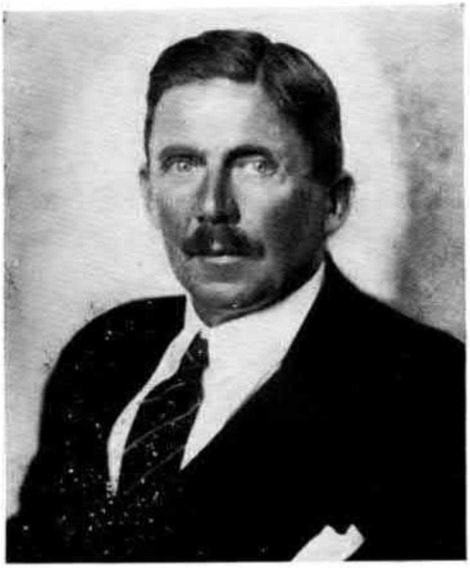
*) 1931. szeptember 12-ről 13-ra hajló éjjelen melyről a 730. oldalon számolunk be.

**) melyről az 593. oldalon számolunk be.

HERRMANN MIKSA

gépészmérnök, műegyetemi tanár és rektor szül. Selmecbányán 1868. okt. 30. A műegyetemet Bécsben végezte, ahol Kich neves technológus mellett asszisztens volt. Gépszerkesztői működését a bécsi Schulz és Goebel cégnél kezdte, azután hosszabb ideig a resicai vasgyár gépszerakesztője volt. 1899-ben rendkívüli, majd rendes tanári minőségben a Selmecbányái bányászati és erdészeti főiskolához került, melynek két éven át rektora volt. 1911-ben a József műegyetemen a gépelemek és emelőgépek nyilvános rendes tanára lett. A kissármási földgázforrás megnyitása után a kormány megbízásából az északamerikai Egyesült Államokban tanulmányozta a földgáz kérdését és tanulmányának egy részét egy értekezésben adta közre, melyet a magyar mérnök egylet a Hollán-díjjal tüntetett ki. Résztvett a hamburgi földgázmű tervezésében is. Irodalmi működése a gépszerkesztésre vonatkozó számos kérdésre terjed ki, főleg a bányászat és a vasgyártás körében. — 1926. október 15-én nevezték ki kereskedelemügyi miniszterré. Tagja volt mindkét nemzetgyűlésnek (1920—26), hova a sajószentpéteri kerület küldte be először keresztény egyesülés, utóbb az egységes párt programmjával. Több fontos közgazdasági vonatkozású törvényjavaslatnak, ezek között a mérnöki rendtartásnak, továbbá a kereskedelmi tárca költségvetésének előadója volt. De nemcsak politikai és közgazdasági, hanem tudományos és kultúrális téren, valamint a magyar mérnöktársadalomnak hazánk közgazdasági életében való érvényesülés érdekében is nagyszabású tevékenységet fejtett ki. így a kir. József műegyetem gépészmérnöki szakosztályának az 1918—1920 tanévben dékánja volt.
1923-ban a magyar Mérnök és Építész Egylet elnöke, 1924. pedig Zielinski Szilárd halála után a Budapesti Mérnöki Kamara elnöke volt volt 1926 okt. 12-ig, amikor kereskedelemügyi miniszterré nevezték ki. Tagja volt az országos közlekedési Bizottságnak és a középítési tanácsnak is. A magyar Mérnök és Építész Egylet 1923-ban tiszteletbeli tagjává választotta. 1926 dec. orsz. gy. választáson két mandátumot is kapott (Sopron, Sajószentpéter). Önállóan megjelent munkái: Szénellátásunk problémái (1923.), Gépelemek. Bevezetés a gépek szerkezettanába (a magyar Mérnök és Építész Egylet aranyérmével kitüntetett mű (1924). 1929 augusztus 31-én kivált a Bethlen kormányból és visszatért a műegyetemi katedrájához. Azóta rektorrá is választották.

*) V. ö. Révai Nagy Lexikon.

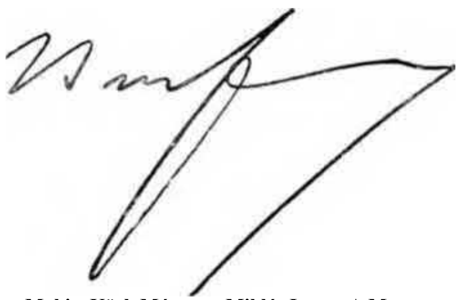




M. kir. Közl. Muzeum. Miklós Imre : A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme.

HERRMANN MIKSA
m. kir. titkos tanácsos,
1926. október 25-tól—1929. augusztus 31-ig
kereskedelemügyi miniszter,
utána műegyetemi tanár és rektor.





M. kir. Közl. Múzeum. Miklós Imre : A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme.

Dr. BUD JÁNOS
m. kir. titkos tanácsos,
1929. augusztus 31-től —1931. augusztus 24-ig,
kereskedelemügyi miniszter,
előzőleg pénzügyminiszter.

BUD JÁNOS DR.

m. kir. titkos tanácsos, 1929 augusztus 31-től—1931 augusztus 24-ig kereskedelemügyi miniszter, előzőleg pénzügyminiszter.

Herrmann Miksa lemondása után vette át a kereskedelmi tárca vezetését. A Bethlen-kormányban kilenc esztendeig volt különféle miniszter. Valahogy Lukács László jut az eszünkbe, ki minden tárcához értett és hosszú éven át ülte meg a miniszteri bársonyszékeket.

Dragomérfalván 1880-ban született. Jogot végzett.

Pályafutását a Statisztikai hivatalnál kezdté. Csakhamar berendelték a kereskedelmi minisztériumba, ahol vámpolitikai előkészítő munkálatokkal bízták meg. Majd áthelyezték a közélelmezési hivatalba. 1917-ben rendkívüli egyetemi tanár, 1918-ban az Árvizsgáló Bizottság alelnöke. 1920-ban a József Műegyetem gazdaságpolitikai tanára. 1922-ben a Bethlen-kormányban elvállalta a közélelmezési tárcát. 1928-ban „csúcs-miniszter" lett és mint tárca nélküli miniszter irányította a gazdaságpolitikát. 1929-ben Hermann minisztertől átvette a kereskedelmi tárcát, fokozta a kivitelt és nagyrészben eltüntette a deficitet.

Bethlen István gróf kormánya 1931 augusztus 24-én lemondott. Károlyi Gyula gróf kabinetjét nagy lelkesedéssel fogadták a pártok is meg a vasutasok is. Csak akkor eszméltek fel a nagy örömből, amikor Károlyi Gyula miniszter hozzákezdett a szanáláshoz és nagy takarításhoz. A magyar vasutasság történetében eddig ismeretlen *illetménycsökkentés* réme rajzolódott az arcokra.[1])

Elmentek a vasutasok Búd János miniszter utódjához Kenéz Bélához, ki roppant szívélyesen fogadta őket. Bevallotta, hogy sajnos végre kell hajtani az illetménycsökkentést, de ha a *„terve sikerül",* — a levonás egy esztendőn belül meg fog szűnni.

Mi volt a terve máig sem tudjuk, azt azonban annál jobban, hogy még hatízben hajtottak végre különféle illetmény és nyugdíjcsökkentéseket és hat és fél esztendőn keresztül egyetlen fillért vissza nem térítettek. Végre 1938. január 1-től 5%-os illetmény és 2°/o-os nyugdíj levonást szüntettek meg.

Érdekes visszaemlékezés az is, amikor Károlyi Gyulát ostromolták az illetménycsökkentés miatt, kedélyesen megmondta az igazat: *„sintér* munkát *kell végrehajtanom*

Még érdekesebb, ha Kenéz Béla beszédét olvassuk a *„Vasutas Hirlap"ban.*[2]) Azt mondta: Mátyás királyfekete serege jut eszébe, ha a vasutasokra néz. Kiknek az erkölcsi elismerésen felül, *anyagi elismerés* is *kijár.* Ugyanemelett a cikk mellett van az illetménycsökkentés ismertetése, amit másnap kiadott a kormány, mint *anyagi elismerést.*

[1]) A vasutasok illetménycsökkentését az 1907: L. te. 11. §-a kereken megtiltja.
[2]) 1931. december 20-iki szám.

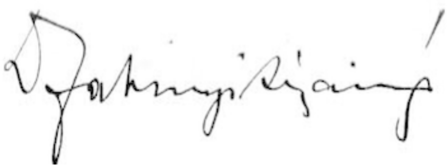


DR. KENÉZ BÉLA.
m. kir. titkos tanácsos, 1931 augusztus 24—1932 október 1-ig
kereskedelmi miniszter.

1874. évben Szolnokon született. Az egyetemet Budapesten, Lipcsében és Londonban végezte. A statisztika és nemzetgazdaság terén kiváló szaktekintély. 1906-ban az egyetemen a statisztika magántanára lett. 1907-ben pedig a kolozsvári, 1917-ben a budapesti egyetem ny. r. tanár, 1924. óta a M. Tudományos Akadémia levelező tagja. 1920., 1922., 1927., 1931. és 1935-ben képviselővé választották. 1927—31. orsz. gy. pénzügyi bizottság elnöke. Egy esztendeig volt kereskedelmi miniszter. A vasutasokat szerette és becsülte. De sajnos az ő minisztersége alatt kezdték meg az illetménycsökkentést. A parlamentben a közgazdasági és közlekedési bizottság elnöke. Főbb munkái: *„a Statisztika elmélete “* „Földbirtokpolitika a háború előtt és után.“ (Ez volt a székfoglaló a M. T. Akadémián.) Az *„Egykéről“* és *hitbizományokról* írt tanulmánya feltűnést keltett.



Lühnsdorf Károly rajza.



Dr. FABINYI TIHAMÉR
m. kir. titkos tanácsos pénzügyminiszter
1932. október 1-tól —1935. március 4-ig
kereskedelmi miniszter.

DR. FABINYI TIHAMÉR

m. kir. titkos tanácsos, pénzügyminiszter
1932. október 1-től—1935. március 4-ig
kereskedelmi miniszter.

Szül. 1890. augusztus 7-én Hisnyóvizen, Gömörm. Ág. ev., nős. Anyanyelvén kívül német, angol, olasz és francia nyelven is beszél. A budapesti, cambridgei, berlini és lipcsei egyetemen végezte tanulmányait. 1913-ban sub auspiciis regis doktorrá avatták. 1914-ben a budapesti tudományegyetemen a polgári törvénykezési jogból magántanári képesítést szerzett, ügyvédi diplomát is nyert. 1917-ben az igazság ügyminisztériumba került és hosszabb ideig működött a kodifikációs osztályon. 1921-ben a Ganz-Danubius rt. jogügyi igazgatójává lett. 1927-ben a közgazdasági egyetemen a részvénytársasági és szövetkezeti, valamint a polgári perjog előadójává nevezték ki. 1931-ben megválasztották kiskúndorozsmai kerület képviselőjévé, egységespárti programmal. Az 1932 szept. 30-án megalakuló Gömbös-kormányban a kereskedelemügyi tárcát kapta. Számos alkotással tette emlékezetessé működését. A máv. új adminisztrációját ő szervezte meg. E nagyszabású összevonó és átalakító munkájában Csermendy László ni. kir. kormánytanácsos, miniszteri segédhivatali főigazgató nagy szaktudással segédkezett. Nagyvonalú, gyors észjárású, gyakorlati miniszter, ki tud akarni. Alkotásai közül kiemelkedik a *transzkontinentális út magyar szakaszának kiépítése.* 1935.év elején átvette a pénzügyminisztérium ideiglenes vezetését és rövid idővel azután kinevezték *pénzügyminiszterré.* Elismert jogi, irodalmi munkásságot folytatott. Főbb önálló művei: „A választott bíráskodás.“ „Az öröklési jog.“ „A polgári perrendtartás.“ Számos bel- és külföldi előkelő kitüntetés tulajdonosa. A kormányzó 1936 július 21-én a m. kir. titkos tanácsosi címmel tüntette ki.

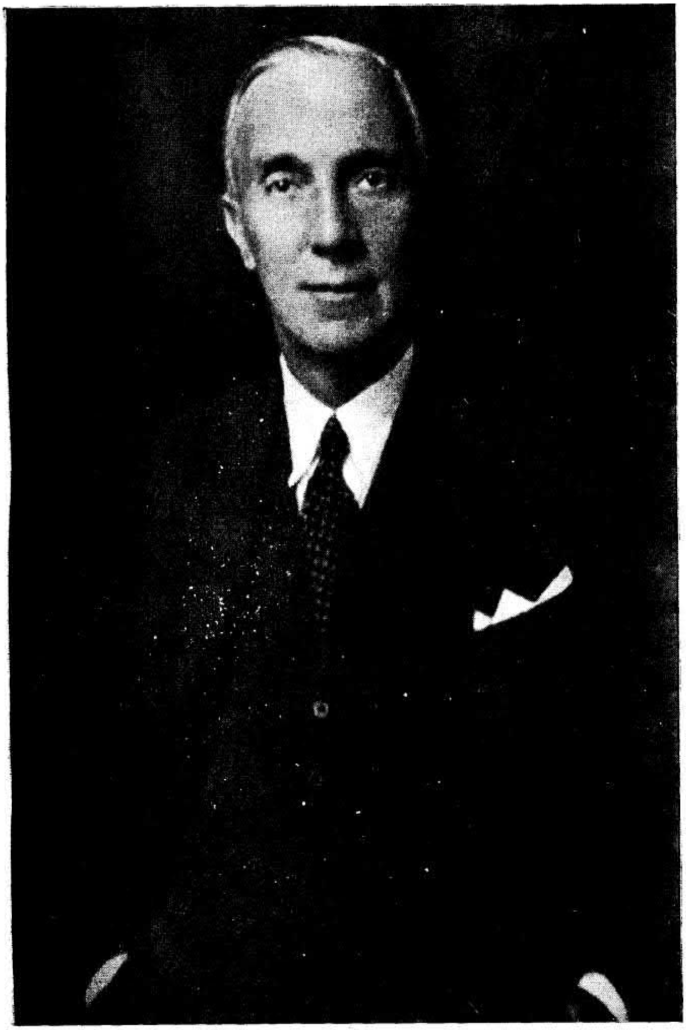
DR. SENN OTTÓ
államtitkár,
1934. március 1-től a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnöke.

Az egyetlen magyar vasutas, ki életében szobrot kapott. Szerény, de nagy látókörű ember. A díjnoki asztaltól lépésről-lépésre jutott el az elnöki méltóságig. A gyakorlatból ismeri a vasutat. Németszármazású, de ízig-vérig magyar ember, kitűnően egyesíti magában a német szívósságot és alaposságot, másrészről a magyar gavalleriát és előkelő könnyedséget. Kellemes tárgyaló fél. Gyors észjárású, nagy nyelvismeretével, külföldi tapasztalataival és meglepő előzékenységével szinte hatása alatt tartja a vele társalgót.

Ami különös dicséretére válik az, hogy nem zárkózik el, hanem személyesen kívánja megtudni a baj igazi okát. Egyet szívéből utál: o *protekciót.* De a kérés elöl,—ha alaposnak találja—soha ki nem tér.

Tudomány,- zene,- sport szinte benne él minden idegszálában. Történeti kutatásai, csellóművészete, sportkedvelése és magas állásának mintaszerű ellátása mellett, még külföldi tanulmányutakra is van ideje.

Dr. Senn Ottó államtitkár 1879. szeptember 27-én Fülén született. Kolozsvárott avatták a jogtudományok doktorává 1900. január 15-én lépett a Máv szolgálatába 1913. május 31-én a *Kassa Oderbergi Vasúthoz* lépett át és onnan 1922. április 27-én tért vissza a Máv-hoz. Előbb a kereskedelmi főosztály helyettes igazgatója, majd 1923-ban Pastercyk Antal nyugalomba vonulása után, igazgatója lett, mint miniszteri tanácsos. 1930-ban elnökhelyettessé 1934. március 1-én elnökké nevezték ki. 1935. óta államtitkár. És kormányzói kitüntetésben több ízben részesült. A Máv kommerciálása, a Duna-Száva Adria vasút átvétele, a *Mavart* megszervezése és a vasút, valamint a közúti forgalom szabályozása és a *Mateosz* megalapítása a nevéhez fűződik.



Amerikai felv. *Miklós Imre: A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme.*



DR. SENN OTTÓ
államtitkár,
1934 március 1-től a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnöke.



DR. WINCHKLER ISTVÁN

m. kir. titkos tanácsos,
1935. szeptember 2-tól—1936. október 6-ig
m. kir. kereskedelem és közlekedésügyi miniszter.

1890-ben született Győrött. Római katolikus;. A gimnáziumi érettségi után i évet a bécsújhelyi katonai Akadémián töltött, majd a budapesti egyetemet végezve jog- és államtudományi doktorrá avatták. Egyetemi évei alatt a Revue de Hongrie segédszerkesztője volt. Résztvett a világháborúban a mozgósítástól kezdve egészen az összeomlásig. Több kitüntetéssel, mint főhadnagy szerelt le. 1919-ben az újonnan felállított külügyminisztériumban lett miniszteri titkár, 1921-ben pedig a bécsi követséghez osztották be. Ugyanezen évben letette a bírói és ügyvédi vizsgát, majd a köz-; élelmezési minisztériumba helyezték át és ott 2 éven át az import-export osztály vezetője volt. 1923-ban a párisi magyar követséghez került; 2 év múlva pedig visszarendelték a külügyminisztériumba. Mint a minisztérium gazdaság-politikai osztályának helyettes vezetője, több ízben résztvett a népszövetség ülésein. Nemzetközi kereskedelm iszerződések létesítése körül többször volt a magyar küldöttség vezetője. Gróf Betlen István miniszterelnök ig3o. évi berlini és Gömbös Gyula miniszterelnök ig32. évi római tárgyalásain gazdasági szakérő voltt. 1933-ban, mint a kereskedelmi ügyek kormánybiztosát a Külkereskedelmi Hivatal megszervezésével bízták meg, amely feladatának kitűnően megfelelve, mint elnök az új intézmény élére került. ig34-ben résztvett a m.agyar-osztrák-olasz tárgyalásokon Rómában és ő írta alá az Olaszországgal és Ausztriával kötött gazdasági megállapodásokat. A kormányzó 1935. március 5.-én kinevezte kereskedelemügyi államtitkárnak, majd ugyanezen évben kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter lett. Az 1935. évi országgyűlési választásokon

BORNEMISZA GÉZA

ni. kir. titkos tanácsos, 1935 március 4-től, illetve 1936 október 6-tól ipari-, kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter.

Alig negyvenesztendős korában került a piros bársonyszékbe. Még akkor is érdekes lenne a vasutasok előtt a fiatal miniszter pályafutása a miniszteri tárcáig, ha nem tartozna szorosan bele a vasutasság nagy családi körébe. Ámde Bornemisza miniszter bölcsője a vasúton ringott. Édesatyja a köztiszteletben állott Bornemisza Károly volt.

A miniszter Munkácson látta meg a napvilágot 1895-ben.

Középiskoláit Debrecenben, a műegyetemet kitüntetéssel Budapesten végezte. De addig...

Mint műegyetemi hallgató bevonult és a harctérre került. Nemcsak,, mint tanuló, de mint katona is a legelsők közé tartozott. Csakhamar aknavető-osztagparancsnok lett. Tartalékos hadnagyként szerelt le. Hazaérkezvén befejezte egyetemi tanulmányait. Ebben az időben szervezte meg az egyetemi zászlóaljat és a *Hungária Bajtársi Egyesületet.* Söpkéz Sándor, egyike a leghíresebb műegyetemi professzoroknak, — maga mellé vette a kitüntetéssel vizsgázott Bornemiszát és felfelé-ívelő karrierje elindult diadalmas útjára. Néhány évig, mint tanársegéd működött, — azután a Salgótarjáni Kőszénbánya Rt.-hez került. A vidéki villamosítások keresztülvitelében nagy szerepet töltött be. Amikor vállalatának villamos osztályát is megszervezte és Hungária Villamossági Rt. néven önállósította, ennek igazgatója lett. A nevezetes Talbot szerződést ő tervezte.

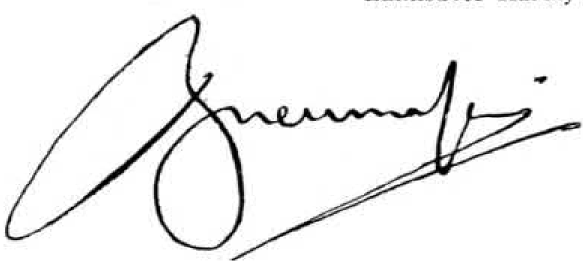
1932-ben törvényhatósági bizottsági taggá választották. Néhai Borvendég főpolgármester őt akarta, mint vezérigazgatót az egyesítendő villamossági és gázművek élére állítani. 1935. március 4-én lett kereskedelemügyi miniszter és tárcáját 1935. szeptember 2-án az, iparügyi miniszteri tárcával cserélte fel, majd a Darányi kormányban az eltávozott Winchkler István tárcáját átvette s így az ipari-, kereskedelmi és közlekedési minisztériumot vezeti.

Különösen az iparfejlesztés körül fejt ki nagy buzgalmat. Jelenleg a magánalkalmazottak munkaidő és bérszabályozásának rendezését tűzte ki feladatául.

A magyar vasutasság tőle várja, hogy visszaállítsa a törvényes pragmatika és illetményszabályzat összhangját és hisszük, hogy ez; 1938-ban meg is fog történni.



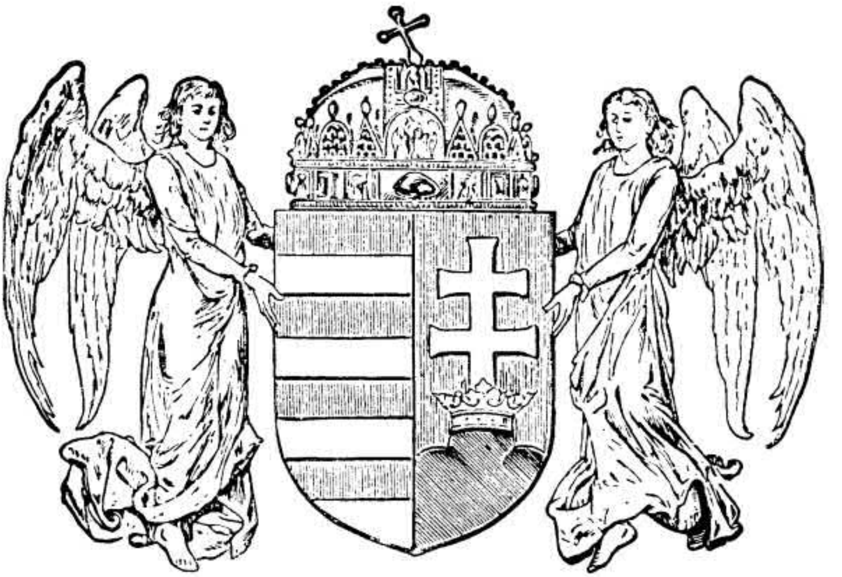
Lühnsdorf Károly rajza.



B O R N E M I S Z A   G É Z A
m. kir. fif-kos tanácsos
1935. március 4-tal, illefve 1936. oktaber 6-tal
ipari-, kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter.

IV. RÉSZ.

MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI MINISZTEREI
1848—1938.
A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK VEZÉREI
1858-1938.
A MÁV, IGAZGATÓSÁG ÉS ÜZLETVEZETÖSÉGEK VEZÉRKARA
KEZDETTŐL—NAPJAINKIG.



Magyarország közmunka- és közlekedési miniszterei:

Gróf Széchenyi István	1848. IV. 16.—1848. IX. 4-
Csányi László,	1849 IV. 14.—1849. VIII. “·
Gróf Mikó Imre	1867. II. 20.—1870. IV. 21.
Gorove István	1870. IV. 21.—1871. VI. 21.
Tisza Lajos (gróf 1883-tól)	1871. VI. 21.—1873. XII. 19.
Gróf Zichy József	1873. XII. 19.—1875. III. 2.
Péchy Tamás	1875. III. 2.—1880. IV. iá·
Gróf Szapáry Gyula ideigl.	(tíz napig.)
Ordódy Pál	1880. IV. 2 á.—1882. VIII. 9.
Báró Kemény Gábor	1882. VIII. 9.—1886. IX. 19.
Báró Orczy Béla ideigl.	(száz napig.)
Baross Gábor	1886. XII. 29.—1889. VI. i5.

Kereskedelmi miniszterek:

Baross Gábor	1889. VI. 16.—1892. V. 8.
Wekerle Sándor ideigl.	(harminchét napig.)
Lukács Béla,	1892. VII. 16.—1895. I. i5.
Báró Dániel Ernő	1895. I. i5.—1899. II. 26.
Hegedűs Sándor	1899. II. 26.—1902. III. á·
Horánszky Nándor	1902. III. á·—1902. IV. 19.
Láng Lajos (báró)	1902. IV. 19.—1903. XI. 3.
Hieronymi Károly	1903. XI. 3.—1906. VI. 18.
Vörös László	1905. VI. 18.—1906. IV. 8.
Kossuth Ferenc,	1906. IV. 8.—1910. I. 17.
Hieronymi Károly (másodszor)	1910. I. 17.—1911. V. á·
Lukács László ideigl.	(százhatvanöt napig.)
Beöthy László	1911. X. 18.—igi3. VII. 13.
Harkányi János báró	1913. VII. 13.—1917. VI. i5.
Serényi Béla gróf	1917. VI. 15.—1918. I. 25.
Szterényi József báró	1918. I. 25.—1918. X. 3i.
Garami Ernő	1918. X. 31.—1918. XI. 1.
RÉMURALOM.	133 napig.
Szűry János	1911. VIII. 7.—1919. VIII. i5.
Heinrich Ferenc	1919. VIII. 10—IX. 17;
Hegyeshalmy Lajos dr.	1919. IX. T7.—1919. XL 25.
Heinrich Ferenc (másodszor)	1919. XI. 2 5.—1920. III. i5.
Emich Gusztáv	1920. III. 28.—1920. VII. 19.
Rubinek Gyula	1920. VII. 19.—1920. XII. 16.
Hegyeshalmy Lajos dr. (másodszor)	1920. XII. 16.—1922. VI. 26.
Walkó Lajos dr.	1922. VI. 26.—1926. X. i5.
Herrmann Miksa	1926. X. i5.—1929. VIII. 3i.
Búd János dr.	1929. VIII. 31.— 1931. VIII. 24.
Kenéz Béla dr.	1931. VIII. 24.—1932. X. 1.
Fabinyi Tihamér dr.	1932. X. 1.—1935. III. á-
Bornemisza Géza	1935. III. á.—1935. IX. 2.

Kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterek:

Winchkler István dr.	1935. IX. 2.— 1936. X. 6.
Bornemisza Géza	1936. X. 6-tól.

A magyar királyi államvasutak vezérei.

1868—1938-ig.

Igazgatók:

Stempf Károly

1868—1872,

Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos

1872—1884 IV. 1.

Elnökigazgatók:

Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos

v. b. t. t. miniszteri tanácsos.

1884. IV. 1.— 1885. XII. 12.

átmeneti időre ideiglenes vezető:

Nagy László

alelnök

ι885. XII. 12.—1886. V. 2 5.

Lukács Béla

államtitkár.

1886. V. 26.—1887. II. 17.

Ludvigh Gyula

államtitkár, főrend, v. b. t. t.

1887. II. 17.—1909. V. 3i.

Csákányi Marx János

v. b. t. t. miniszteri tanácsos.

1910. IV. 1.—1914. I. 22.

Dunaszentgyörgyi Tolnay Kornél

államtitkár.

1914. I. 22.—1918. XI. 12.

Vázsonyi J. Jenő

államtitkár.

1918—rgrg.

Komjátszegi Kelety Dénes

államtitkár, II. fiz. o. jelleg.

1920. IX. 1.—1927. júl. 3i.

Nemes Samarjay Lajos

államtitkár.

II. fiz. o. jeli. m. kir. titkos tanácsos.

1927. vili. 1.—1934. II. 28.

Senn Ottó dr.

államtitkár.

1934. márc. i-től.

Elnökhelyettesek:

Nagy László,
Schober Albert,
Csákányi Marx János,
dr. Hegyeshalmy Lajos,
Tasnády Szüts Andor,
dr. Senn Ottó,
Orsovai Láner Kornél.



Épült 1876-ban.

A megszervezés a 198—206 oldalon található. Működését alakilag 1872. július i-én, valóságban 1872. augusztus i-én kezdte meg.

A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK IGAZGATÓSÁGA.

Igazgatótanács a megalakuláskor 1871. május 10-én,*)

Első elnök: Weninger Vince

Tagok:

Hieronymi Károly, Hideghéty Antal,
Langer Károly, Fuchs Gusztáv,
Köffinger Frigyes, ‘ Metzner Antal,
Beretvás András,

Második Elnök: Hieronymi Károly

Tagok:

Ribáry Sándor, Csörgheö Gyula,
Záhorszky Kálmán, Dr. Matlekovics Sándor,

Póttagok:

báró Podmaniczky Géza, őrgróf Pallavicini Ede,
Barvits Albin.

*) Lásd a 189. oldalon 31. Eln. sz. körözvényt.

Ösezülés a megalakuláskor 1884. április 1-én.**)

Elnök: Lukács Béla

Tagok:

Ludvigh Gyula,
Kilényi Hugó,
Barvits Albin,
Dr. Mándy Lajos,
Dr. Popovics Sándor,
Schober Béla,
Robitschek Sándor,
Banovits Kajetán,
Marx János,
gróf Wickenburg Márk,
Stelina József,

Póttagok:

dr. Márffy Albin,
Menczer Lajos,

Általános főosztály:

IGAZGATOK:

Báró Hornig Vilmos,
Lukács Béla,
Czigly János,
Ludvigh Gyula,
Dr. Stetina József,
csákányi Marx János,
Hegyeshalmy Lajos,
Dr. Biber Gyulai,
Rasnády Szűts Andor,
Lázár László,

IGAZGATÓHELYETTESEK:

Schober Albert,
Garas Albert,
Dr. Kiss János,
Bartsch Gusztáv,
Dr. Biber Gyula,
Dr. Benedikt Márk,
Dr. Szerbák Elek,
Vörös Zoltán,
Szőnyey Lóránt,
Dr. Hirsch József,
Lázár Lásztó,
Dr. Rummer Rezső,
Mokry Imre,
Dr. Csapiáros Géza.
Dr. Harmath József,
Láng János,
Dr. Tasnády Nagy András,
Dr. Markos Olivér,

Első Vezértitkár: Lintner Imre,
második: Czigly János,
jelenleg: Láng János ig .h.

Pénzügyi főosztály:

IGAZGATOK:

Skalka János,
Hilbert Mór,
gróf Wickenburg Márk,
Neugebauer Győző,
Szukoválhy István,
Dr. Gerlóczy Gyula,
Szalay József,
Pretsch Károly,
Dr. Komarnicki Gyula,
Rajz Károly,

IGAZGATÓHELYETTESEK:

Beretvás Endre,
Szarvasy György,
Lingauer Jenő,
Dózsa Zsigmond,
Szalay József,
Pretsch Károly,
Chlumszky Manó,
Villax Béla,
Dr. Forfota Győző,
Dr. Komarnicki Gyula,
Dr. Szegő Béla,
Rajz Károly,
Dr. Tandori Dezső,
Dr. Szinte Jenő,

Fi. *Eln. hiv.:*

Lux Ernő igh.,

M. F. T. R.-hez *kirendeltek.:*

Dr. Komarnicki Cjyula ig.,
Dr. Szegő Béla, igh.,

IBUSZ.-hoz kirendelt:

Dr. Veress Gábor ig.,

**) Az összülés elnöke kezdetben a kereskedelmi minisztérium államtitkára, később a Máv. elnöke lett. Tagok az összes igazgatók a kereskedelemi és pénzügyi kormány képviselői.

Kereskedelmi főosztály:

IGAZGATÓK:

Tedesco Bernét,
Hegyi József,
Fiala Vilmos,
Hendel Béla,
Schober Albert,
Szájbély Kálmán,
Darvav Károly,
Olsavszky István h.,
Mátray Elemér,
Pasterczyk Antal,
Dr. Senn Ottó,
Dr. Veress Gábor,
Dr. Tandori Dezső,

IGAZGATÓHELYETTESEK:

Szábély Kálmán,
Csatári Frigyes,
Darvay Károly,
Méhely Pál,
Pasterczyk Antal,
Egán Ede,
Dr .Senn Ottó,
Hegyi Imre,
Wickenhauser Ferenc,
Dr. Róbert Ödön,
Udvarhelyi Károly,
Dr. Tüske Jenő,
Dr. Bruckner Károly,

Építési és pályafent. főoszt.:

IGAZGATÓK:

Horváth Alajos,
Nagy László,
Horváth Lajos,
Robitschek Sándor,
Gedulv Gyula,
Lázár Lajos,
Rabong János,
Lux Ernő h.,
Pilisi Ney Ákos,

IGAZGATÓHELYETTESEK:

Horváth Lajos,
Rochütz Gyula,
Ábel Nándor,
Geduly Gyula,
Gulácsy Béla,
Zelovich Kornél,
Bényei Zsigmond,
Novák Bertalan,
Masirevich György,
Medanich Romuáld,
Vigyázó István,
Vész Béla,
Just Ferenc,
Rabong János,
Lux Ernő,
Vető Sándor,
Khudy Tihamér,

Gégészeti főoszt.:

IGAZGATÓK:

Magyar Andor,
Nagy László,
Verderber István,
Elsner Alfréd,
Banovits Kajetán,
Forcher Adolf,
Novelly Imre h.,
Papp János,
Samarjay Lajos,
Láner Kornél,

IGAZGATÓHELYETTESEK:

Banovics Kajetán,
Forcher Adolf,
Novelly Imre,
Papp János,
Marsovszky Miklós,
Petz Kornél,
Neugebauer Károly,
Láner Kornél,
Brunner Vilmos,
Gyenes Kálmán,
Beöthy Kálmán,

Forgalmi főoszt.:
a 90-es években A) IV. szakosztály.)

IGAZGATÓK:

Saárossy Kapeller Ödön,
Schuller Antal,
Sztankóczy Mihály,
Walter Ágost,
csákányi Marx János,
Kotányi Zsigmond,
Horánszky Gyu'a,
Bánhegyi István,

IGAZGATÓHELYETTESEK:

(azelőtt A. IV.)

Hauser Nándor,
Pottyondy Gusztáv,
Kotányi Zsigmond,
Horánszky Gyula,
Karenovics József,
Mezey Dezső,
Pihradny Kálmán,
Vörös Zoltán.
Dr. Alszeghy Béla,

Anyabeszerzési főosztály:
(azelőtt A. V., illetve A. III. o.)
IGAZGATÓK (ill. vezetők):

Donhoffer Szilárd
Kalmár Imre,
Márkosy Béla,
Schlosser Imre,
Romy Géza,
Gosztonyi Mór,
Vázsonyi Jenő,
Farkas Ferenc,
Szent-Iványi Ferenc,
Dr. Imrédy Kálmán,

IGAZGATÓHELYETTESEK:

Korányi Ágoston,
Szarvassy György,
Márkősy Béla,
Schlosser Imre,
Romy Géza,
Gosztonyi Mór,
Farkas Ferenc,
Szőnyey Lóránt,
Petényi Ottó,
Szent Ivány Ferenc,
Dr. Imrédy Kálmán,
Salamin Márton,
Csordás István,
Bárány Béla,

*A m. kir. kereskedelem-
és közlekedésügyi minisztériumba
berendeltek:*

Rabong János ig.,
Dr. Csapláros Géza igh.,
Dr. Bene László igh.,
Dr. Gáspárdy Elemér igh.,
Madarász Viktor igh.,
Dr. Szerdahelyi Zoltán igh.,
Dr. Jordán Emil igh.,
Dr. Bogsch Aladár igh.,
Dr. Andó László ej. igh.,
Dr. Müller Miklós ej. igh.,

ELNÖKI OSZTÁLY VEZETŐI:

Lázár László,
Hamary Géza dr.,
Bogsch Aladár dr.,
Eszláry István dr. főtanácsos, az elnöki hivatal jelenlegi főnöke.

VEZÉRTITKÁRSÁG:

Láng János igh. vezértitkár,
Szalóky Géza főtan. h. vez. titkár.

* *
*



Miklós Imre: A Magyar Vasutassás oknyomozó történelme.

L Á N G J Á N O S
m. kir, kormányfőtanácsos,
Máv. igazgatóhelyettes, vezértitkár,

LÁNG JÁNOS

igazgatóhelyettes, a Máv. igazgatóság vezértitkárságának vezetője.

1880. július 13-áin Bezdánban (Bácsbodrog VIII.) született.

Jogot végzett. Az aradi üzletvezetőség központjában működött egészen az oláh megszállásig. Minthogy az oláhokra a hűségesküt nem tette le: *kiutasították.*

Budapesten, mint menekült titkár az üzletvezetőségnél nyert elhelyezést. Röviddel ezután megválasztották nemzetgyűlési képviselőnek. Két cikluson a Nemzetgyűlésnek, 1927-től 1935-ig pedig a Képviselőháznak tagja volt. Parlamenti beszédei. — különösen a polgári házasságról elmondott beszéde igen nagy hatást ért el.

A sokgyermekes családok és hadiárvák védelmében kifejtett meleg emberi szívéért reáterelődött a figyelem, amikor a hosszú éveken szünetelő Máv. vezértitkárságot visszaállították, ennek élére került.

A vasutasok lelki életét éber szemmel figyeli és a vallás ápolásra kiváló gondot fordít.

A MAGYAR KIRÁLYI ALLAMVASUTAK ÜZLETVEZETÖSÉGE!
1870—NAPJAINKIG

Zágrábi üzletvezetőség.

(Magyarország legelső üzletvezetősége.)

Alakult 1870. január 5-én.

A közmunka- és közlekedési minisztériumnak 1869. évi október hó 3i-éu I4342. szám alatt kiadott rendelete a cs. kir. szab. pest-besztercebányai vasút társulattól megvásárolt és később államköltségen épített vasutak elnevezése tárgyában, vet világosságot a zágrábi üv. keletkezésére.

A megalakulás bizonyítéka az alábbiakból tűnik ki:

«Λ *magyar királyi államvasutak üzletigazgatóságának.*

Folyó évi október hó 26-ról 5.985. szám alatt a magy. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség útján tett előterjesztésére értesítem az üzlet* igazgatóságot, hogy a magyar államkincstár kezelése alatt lévő mostani magyar északi vasút és a közelebb megnyitandó zákány-zágrábi vasútvonal együttvéve «magyar királyi államvasutaknak» (kőnigl. ung. Staats-Eisenbahnen) fognak elneveztetni, s ezek közül az egyik «északi» a másik pedig *«déli»* vonalnak (nordliche und südliche Linien) hivatni, mindkét vonal üzletigazgatósága pedig «magyar királyi államvasutak üzletigazgatósága» (Btriebsdirektion dér kön. ung. Staats-Eisenbahnen) címet nyerend.

Budán, 1869. évi október hó 3i-én

Gróf Mikó Imre.

A történelmi kutatás megállapítása szerint a zágrábi üzletvezetőség azon a napon alakult meg, amikor a zákány—zágrábi vonal megnyílt. *Ez 1870. évi január 5-én volt.*

Bizonyíték: A magyar kir. államvasutak 32/eln. sz. körözvénve (gyűjtőszám 115.), melyben a következő közlemény olvasható:

«A déli vonal *üzletvezetője Czermáh Lipót úr* sajátképi rendeltetési helyére *Zágrábba visszatért* és az ittléte alkalmával reábízott részletes, teendők ismét a forgalmi főnök úrra bízatnak.

Spitz ügy osztály főnök úr itteni megérkezése után, az igazgatóság forgalmi ügyosztályának vezetését ismét átveendi.

Pesten, 1870. április 28-án.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága

Stempf.

Ha tehát: *1870. április 28-án visszatért,* ez azt jelenti, hogy korábban is ott volt. Minthogy a zákány-zágrábi vonal 1870. január 5-én nyílt meg, ezt megelőző időben pedig üzletvezetőségre itteni vonal hiányában szükség nem volt: egész pontosan megállapítható, hogy a *zágrábi üzletvezetőség*

1870. január 5-én alakult, jólehet nem öt osztállyal és csak kis méretben.

Az üzletvezetőség vonalhossza 1918-ban 1695.26 km. volt

Üzletvezetők:

Csermák Lipót 1874—1885,
Tichy József 1885—1887,
Marx János 1887—1891,
Skalka János 1891—1895,
Leitner Uzor, 1885—1904,
lubóczy cserfalvi
Pulszky Garibaldi 1904—1907.
Früchtl Ede 1907—1910.
dr .Bacsinszky Vladimir 1910—1918,
Masirevich György 1918—1919,

I. oszt. főn.:

Szántó Jakab,
Tolnay Samu;
Polgár Mihály,
Motesitzky Hugó,
Dr. Újhelyi Sándor,

11. oszt. főn.:

Pohl Ottó,
Ullmann Vilmos,
Bende Andor,
Kussevich Tivadar,
Weniger Ferenc,
Stiegler Lajos,
Stagelschmidt Péter,
Lapaine Rajmund,

üzletvezető helyettesek:

Rathauszky János
Radich Ákos,
Pohl Ottó,
lovag Dobiecki Sándor,
Gradl Sándor,
Bende Attila,
Kussevich Tivadar,
Weninger Ferenc,
Marsik János,
Madirevich György,

III. oszt. főn.:

Marsik János,
Pellet Ignác,
Salamon Miklós,

IV. oszt. főn.;

Schebella János,
Egán Alfréd,
Szikla Géza,
Garda Dezső,
Gruber Lajos,

V. oszt. főn.:

Friedl Leó,
Bernhardt Ráfáel,
Nimfay László,
K. Fodor János,
Bíró József,

Forgalmi főnökség

Kaposvár: Pellet Ignác,
Pécs: Preyer Ágoston,
Vörös Hiador,
Fiume: Moravek Lipót.

Kolozsvárt üzletvezetőség.

A magyar állam az 1876. évi L· te. alapján vette birtokába az

1871. november	20-án	megnyitott	Gyulafehérvár—Marosvásárhely.
1872. május	6-án	„	Tövis—Medgyes.
1872. október	11-én	„	Kiskapus-Nagyszeben,
1873. június	14-én	„	Segesvár-Brassó
1873. augusztus	*ili-én*	„	Kolozsvár-Kocsárd. *Magyar Keleti Vasút*

vonalait és 1876. november x-én Kolozsvárott felállították az üzletvezetőséget. 'Az üzletvezetőség csak négy osztályból állott. A számosztállyal bővített öt osztályú üzletvezetőség 1878. január i5-én létesült Addig e számvitel az igazgatósághoz tartozott. 1879. június 10-én megnyílt a brassó-ország-lialóri vonalréz is.

Üzletvezetők:

Láber Mihály	1876—1878,
Blaskovics Fridolin	1878—1881,
Berényi József	1881—188A.
Szarvassy György	188 4—1886,
Perczel Mór	1886—1888,
Langer Félix	1888—-1892,
Éjszaky Károly	1892—1898,
Sántay Sándor	1898—1899,
Schandl Mihály	1899—190/4,
Jármav Béla	190/4—1912,
Félszeghy Ferenc	1912—1917
Markos György	1917—1920, megszűnésig.

7. *oszt. főnökök:*

Éjszaky Károly,
Molnár Károly,
Homonnay Bálint,

II. oszt. főnökök:

Hoitsy Gyula,
Schwarz Mór, ;
Kokusinszky Erazmus,
Krenner Vilmos,
etédi Herczeg Lajos,
Fellner Lajos,
Leicht János,
Dózsa Miksa,
Enyedy Károly,

Üzletvezető helyettesele:

Éjszaky Károly,
Schandl Mihály,
Dax Adolf,
Herczeg Lajos,
Vékei Károly,
Leicht János,

III. oszt. főnökök:

Oelhofer Hubert,
Virányi István,
Römer János,
Pollák Lajos,
Majerszky Mihály,
Spiró Emil,
Váczy István,
Demflée Sándor,

IV. oszt. főnökök:

Műnk Aladár,
Dax Adolf,
Szikla Géza,
Schindler Károly,
Judik József,
Gáspár Mór,

V. oszt. főnökök:

Alth Ottó,
Bernhardt Ráfael,
Melitskó Frigyes,
Csiky István,
Polinszky Ágoston.

A trianoni békeparancs ennek az üzletvezetúségnek elcsatolásával 1768 km. vonaltól fosztotta meg a MÁV-ot



Budapesti üzletvezetőség (VIIL, Kerepesi út 3.)

Az első üzletvezetőséget 1881 január ι-én állították fel Budapesten, ia címe: *«Budapesti üzletvezetőség»* volt, mely a Dunajobb- és balparti vonalak vezetésére a hálózat nagyobbodásakor két részre szakadt.

1889-ben *«Budapest Dunajobbparti»* elnevezést kapott.*)

1893-ban már *«Budapest-jobbparti»-ra* módosították. Amikor 1912-ben a budapesti-zimonyi vonalat az újonnan létesült szabadkai üv-nek adták át, a megmaradt rész *«Központi üzletvezetőség»-re* változott.

Egészen 1921-ig két üzletvezetőség működött Budapesten, amikor a balparii üzletvezetőség megmaradt kis csonka hálózata is beolvadt a fővárosban egyedül fenmaradt és újból csak budapestinek nevezett üzletvezetőségbe. 1891-től rövid ideig volt egy déli üzletvezetőség is.

Az államvasutak 6 üzletvezetősége között a budapesti a legnagyobb és vonalhálózatán zajlik le a legfontosabb személy- és árúforgalom.

Jelenlegi vonalhossza 1850 km.

*) 41035!AI. 1839. május 22. Hív. Lap.

Üzletvezetők és üzletigazgatók:

Horváth Lajos	1881.I. 1.—i884,	Schandl Mihály,
Langer Bódog	1884—1888,	Kelenfy Károly,
Perczel Mór	1888—1888,	Tolnay Kornél,
Kovács Lajos	1888—1891,	Jrámay Béla,
Marx János	1891—1892,	I. Ofner József,
Horváth Lajos	1894—1905,	II. Hoitsy Gida,
Tolnay Kornél	1905—1908,	Beiwinkler Vilmos,
Zelovich Kornél	1908—1910,	I. Masirevich György,
Ofner József	1910—19I7,	II. Winkler Ignác,
Kún Viktor	1907—1919	I. Bogyós Ottó,
Csorba Gábor	1919—1920-	II. Csordás István,
Rozsics Endre	1920—1928,	Tichy Antal,
Gámán Gábor	1928—1932,	I. Homonnay Lajos,
Bogyós Ottó	1933—	II. Korén Emil,
		Varga László,

(A harmadik oszlop: *Helyettesek:*)

I. oszt. főnökök:

Koós Ödön,
Havasi Antal,
Pauer Alajos Gyula,
Szakáll Ferenc,
Fassberger József,
Szűts Jenő,
Dr. Gronovszky Antal,
Dr. Tóth Ferenc,

II. oszt. főnökök:

Ruszkay István,
Tichy Antal,
Demény János,

III. oszt .főnökök:

Schandl Mihály,
Muck Károly,
Ofner József,
Safranek János,
Hollóssy Géza,
Faragó András,
Pásztor Kálmán,
Matuss János,
Szakáll Imre,
Ricker József,

IV. oszt. főnökök:

Szentgyörgyi Elek,
Korbuly József,
Jármay Béla,
Markos György,
Kún Viktor,
Fenster Alajos,
Storck Lipót,
Horváth István,

V. oszt. főnökök:

Harmos Béla,
Szarvasy György,
Horváth Mór,
Lechner Adolf,
Nimfay László,
Probsztner Ágoston,
Bíró Béla,
Kerényi József,
Schmidt György,



Debreceni üzletvezetőség.

A Tisziavidéki vasúttársulat 1857-ben építette az első vasúti vonalat, íamely Debrecent az ország fővárosával összekötötte.

Az állam csak 1880-ban jelent meg először Debrecenben, amikor a tiszavidéki vasút egész hálózatát megváltotta. 1890-ben sor került a Debrecenhez csatlakozó másik magánvasút, a magyar északkeleti vásút államosítására is .Ezek átvétele tette szükségessé, hogy Debrecenben üzletvezetőséget állítsanak fel, ami 1890-ben meg is történt.*)

A vasúti hálózat megcsonkulását ez az üzletvezetőség is erősen megszenvedte észiaki és északkeleti vonalrészeinek elvesztésével. Az új; területi beosztáskor a megszűnt aradi üzletvezetőség területéhez tartozott Szajol—biharkeresztesi vonalrészt csatolták ide.

Az üzletvezetőségre igen jelentős feladat hárul a nyírségi, a tiszántúli és az erdélyi átmenő forgalom lebonyolításában.

Vonalhossza az alakuláskor 1000./\5 km.
« 1918-ban 2198.61 «
« jelenleg 1112.57 «

*) 33. MÁV Hivatalos Lapja 1890. július 18.

Üzletvezetők és üzletigazgatók:

Szorkolai Ságy Gyula	1890-	-1894,
Lovag Dobiecki Sándor	189	-1901,
Tolnay Kornél	1901-	-1905,
Nemes Uhlarik Béla	1905-	*-1917,*
Bodó Richárd	1917-	-1920,
Schindler Vilmos	19199	1922,
Garda Dezső	-	1922,
Rabong János	1920-	1934
Balás Károly	1922-	1937-
Dr. Újhelyi Sándor	1922-	
Korén Emil	1934-	
	1937-	

I. oszt .főnökök:

Margetsch Károly ideigl.
Széli Mór,
Motesiízky Hugó,
Csáky Alajos,
Banovits László,
Dr. Major Sándor,
Dr. Szathmáry István,

II. oszt. főnökkö:

Úricz Ernő,
Bartók Ágoston,
Eckstein Márk,
Kisvarsányi Fialka Miksa,
Skrovina József,
Ungváry Ggörgy,
Görögh József,

III. oszt. főnökök:

Sehwanda Károly,
Kugler Mihály,
Csatay Gyula,
Berényi Lajos,
Bazsó Pál,
Radó József,
Géhl György,
Orbán Lajos,
Pogány Mihály,
Bartha Sándor,
Hajdú László,

Üzletvezetőhelyettesek:

Schwanda Kráqly,
Siegmeth Károly,
Bacsinszky Wladimir,
Pfeiffer Gyula,
Mándi Mándy Bertalan,
Garda Dezső,
Kubányi Árpád,
Dr. Bruckner Károly,
Varga László,

IV. oszt. főnökök:

Siegmeth Károly,
Laszgallner Klámán,
Beck József,
Burger Izsó,
Répászky Tivadar,
Wittchen Emil,
Galló József,
Öttvös Aladár,
Pénzes Géza,

V. oszt. főnökök:

Tóth József Sándor, ideigl.
Kaudor Berthold,
Bernhardt Rafael,
Balogh József,
Fellner Lajos,
Nimfay László,
Szentiványi Mihály,
Telegdy György,
Géher János,
Stabiszevszky Leó,
Kovács Vilmos,
Hödl Jenő,
Wolfinau József,

Aradi üzletvezetőség.

alakult 1884. május 1. három osztállyal, 1886. VIII. 1-től öt oszt.

De már az Első Erdélyi Vasútnál 1868. december 22-től volt Aradon Üzletvezeőtség az arad- gyula fehérvári vonal üzemének intézésére.

Üzletvezető: Stiny Lénárd. Üzletvezetőhelyettes: Pékár Károly, forg oszt.: Mjarkó Adolf, Távirdaellenőr: Sigmund Sándor, kocsi ellenőr: Németh Antal, pályafenntartás: Molitorisz Géza, gyüjtőpénztárnok: Nagy István volt.

Üzletvezetők:

Pékár Károly	188/1—1889,
Novák Gusztáv ideiglenesen,	
Makray József	1889—1891,
Kovács Lajos	1891 —1894,
Pottyondy Gusztáv	1894— 1895,
Márk Károly	1895— 1902,
Stankovits Miklós	igo3—1912,
Pfeifer Gyula	1913— 1914.
Just Ferenc	1914— 1918,
Vigyázó István,	i918—1919·

1. oszt. főnökök:

csikdelnei Csathó Aurél,
Hábory Károly,
dr. Wagner Rezső,
dr. Valkányi Rezső,
- helyettes Végh Endre dr.,
Vécsey János dr.,

II. oszt. főnökök:

Honheiser Adolf,
Kokusinszky Erazmus,
Klenkhart István,
Deutsch Adolf,
Gyulányi Rezső,
Adler Samu,

üzletvezetőhelyettesek:

csikdelnei Csathó Aurél,
Honheiser Adolf,
Décsey Lajos,
Krenner Vilmos,
Fetter Géza,
Just Ferenc,
Boros Adolf,

III. oszt. főnökök:

Mélczer Gusztáv,
Fetter Géza,
Steingassner Ármin,
Farkas Ernő,
szotyori Nagy Zoltán,

IV. oszt. főnökök:

Korbuly József,
Szentgyörgvi Elek,
Korbuly József,
Sziklay Arthur,
Storck Lipót,

V. oszt. főnökök:

Korányi Ágoston,
Kondor Berthold,
Schmidt Gyula,
K. Fodor János,
Scharbergi Báró Bedens Károly.
Bartholomeidesz Kálmán,

Vonalhossza 1918-ban... 1576.85 km. volt.

A trianoni békeparancs következtében 1920. évben elveszítettük Aradot és a demarkációs vonalon túl lévő vasútvonalakat.



Miskolci üzletvezetőség.

A Tiszavidéki vasút államosításával egyidejűleg 1880 november 2 5-én állították fel Miskolcon az első üzletvezetőséget.*)

Ez az üzletvezetőség nem működött hosszabb ideig, mert az üzletvezetőségek számának apasztása folytán már 1886 augusztus 2 5-én megszűnt.

A fejlődés törvényei azonban erősebbek az emberi akaratnál. Az örvendetesen megnövekedett forgalom követelményei elől nem lehetett kitérni és ezért 1802-ben az üzletvezetőséget Miskolcon újból felállították.**)

A vasúti hálózat megcsonkulása következtében ez az üzletvezetőség veszítette a legtöbbet. Vonalhálózatának csaknem kétharmadát, de *az* ország északi részében erőteljesen lüktető gazdasági termelés (Diósgyőr, Ózd, borsodi bányák stb.) folytán összforgalma a budapesti üzletvezetőség után mégis a legnagyobb.

Vonalhossza alakuláskor........	1135.26 km.	
« jelenleg	798.43	«

*) 1880 december 22. IX. Körözvény II. fejezet.

**) Az osztr. magy. áll. v. államosításakor új üzletvezetőségi beosztás vált szükségessé. A miskolci üv. létesítésének három alternatív tervezetét 1. m. kir. Orsz. Levéltár 51105 , 58079 és 70482 1891. ker. miniszterum ü. i.

Üzletvezetők és üzletigazgatók:

Görgey László	1892—1910,
Marzsó Károly	1910—1915,
Kun Viktor	1915—I917
Winkler Ignác	1911—I9I9
Csorba Gábor	I9I9—I9I9
Berényi Béla	1919—1932
Csordás István	I932—
Dr. Hamary Géza	1936—

I. oszt. főnökök:

Faragó János,
Menszáros Zoltán,
Vidats János,
Dr. Újhelyi Sándor,
Dr. Andrássy Kálmán,
Dr. Pataky Sándor,

II. oszt. főnökök:

Gianone Adolf,
Bende Andor,
Hauser Jenő,
Alexy Hugó,
Wertheimer Sándor,
Ferenczy Géza,
Tichy Antal,
Scholtz Kornél,

III. oszt. főnökök:

Sztankóczy Mihály,
Bach János,
Tárczay Ferenc,
kókai Kun Bertalan,
Orbán Lajos,
Friedrich Vilmos,
Stefanovits István,
Huszár Béla,
Dr. Bárdos István,
Nagy Jenő.

Üzletvezető helyettesek:

Góth Lajos,
Stankovics Miklós,
Sztankóczy Mihály,
Bernáth Kálmán,
Fűrész Sándor,
Szikla Géza,
Kubányi Árpád,
Géher János,
Dr. Andrássy Kálmán,
Scholtz Gusztáv,

jelenleg nincs betöltve.

IV. oszt. főnökök:

Heverle Károly,
Hoitsy Gedeon,
Fűrész Sándor,
Hajda Géza,
Hay Gyula,
Benner Oszkár,
Hegedűs Győző,
Horváth Vilmos,
Fialovits Béla,

V. oszt. főnökök:

Zsirkovics József,
Lehner Adolf,
Bernhardt Ráfael,
Pfeifer Gyula,
Koháry Antal,
Nádai Lajos,
Géher János,
Tornán Kálmán,
Korilly Géza,
Batár József,
Katona Endre,

Szabadkai üzletvezetőség.

A szabadkai üv. 1882-ben a budapesti-zimonyi vonal megnyitásakor alakult. Első üzletvezetője: Perczel Mór volt. Az üzletvezetőséget 1888. május i-én Szegedre helyezték. (L. szegedi üv.-nél) Perczel Mór üzletvezető. 1886. évben a debreceni üv. vezetője lett.

A második üzletvezetőség Szabadkán *síi é* múlva: 1912. augusztus i-én (alakult a budapest-jobbparti üv. pest-zimonyi és a 'szegedi üv. vonalrészeiből. Trianon 1920-ban megszüntette.

Üzletvezetők:

Bernáth Kálmán 1912—1913,

Ráner Ödön Í9 13—1920,

I. oszt. főnökök:

Dr. Desseő Kálmán,

Dr. Filesz Lajos,

II. oszt. főnökök:

Fellner Lajos,

Polgár Lajos,

Szokolai István,

Üzletvezetőhélyettes:

Dr. Valkány Rezső,

/// oszt. főnökök:

Farkas József,

IV. oszt. főnökök:

Spiegelhalter Lajos,

Hacker Mihály,

V. oszt. főnökök:

Lieszkovsky Kálmán,

Gulassa Andor,

A szabadkai üzletvezetőséget A kelebia-budapesti és ebből kiágazó és csatlakozó vonalak kivételével a trianoni békeparancs 1920 február havában elszakította. A szabadkai üzletvezetőség egyik legnagyobb nevezetessége az, hogy innen indult el az *ölesztendős világháború* legelső tábori százada.

Vonalhossza az összeomláskor I6,40.5₉ km. volt .

1918. november i3-án szerb megszállás alá került. Az ottmaradt személyzet felerészben a magyar kormány utasítására letette a szerbekre a hösegeskǘt, akiket azután esküjükkel együtt 2 év múlva kiutasítottak. Sőt 1921 november elején *Ignácz Gyula* hivatalnokot, *Szedlár József* ellenőrt, *Jakab Samu* ellenőrt, *Vörösbaranyi Mátyás* állomáselöljárót, *Dömötör Aladár* állomás felvigyázót, *Németh József* kalauzt és *Dr. Varga György* szabadkai ügyvédet bebörtönözték és kémkedés, lázítás miatt elítélték. Ignácz Gyulát és Varga György dr-t i5—15 évi fegyházra ítélték és utánna formálisan agyonverték. Mindkettőt Budapesten *vitézzé avatták.* Németh Józsefet 8 évi, Vörösbaranyi Mátyást 5 évi fegyházra Ítélték. Szedlár Józsefet és Jakab Sámuelt 1 évi fogság után fölmentették. Az újvidék^' szerb .kir. tábla valamennyit felmentette. Az első bebörtönözött magyar vasutas; ki nem tette le a hűségesküt, sőt a népszavazást szervezte meg: *Miklós Imre* e szerény mű szerzője volt. Halál várt rá. Sikerült elmenekülni,

A vasutasok közül *Csellók Sándor* főmozdonyvezetőt Szemendriába vitték, ahol állatként kezelték a többi fogoly társaival együtt; hosszú kényszer munka után szabadultak meg.



Szegedi üzletvezetőség.

Az 1882-hen alakult szabadkai üzletvezetőség áthelyeztetett Szegedre.*) Az üzletvezetőség akkor még csak io45 km. vonalhálózaton 1888. május i-én kezdte megi a működését, de később kibővült. Majd a temesvári, mjajd) a szabadkai, 1913-ban pedig a pécsi üzletvezetőség felállításakor csatolták el egyes vonal részeit.

Szomorú emlékei vannak a szegedi üzletvezetőségnek. Nevezetesen az összeomlás után a franciák megszállták Szegedet és a katonái parancsnokság az üzletvezetőségben helyezkedett el. Ez időben az üv.-ét *Hirsch József dr*. m .kir. kormányfőtanácsos, üzletigazgató vezette. Megtörtént, hogv úgy az üzletigazgatót, mint a forgalmi oszt, főnökét: *Kovacsis Józsefet* szuronyos katonák, mint vádlottakat vitték az ott uralkodó *Barré* francia őrnagy elé, mert a Máv. kifosztását megnehezítették.

A nagy összeomlás vihara után az üzletvezetőség területe a Szeged—algyői és a Szeged—kettőshatári vonalra zsugorodott. Az új területi beosztáskor a megszűnt aradi üzletvezetőség Szolnok—békéscsaba—lökösházai és a békéscsaba—kötegváni országhatár, valamint ezekhez a vonalakhoz csatlakozó hév. vasutakkal egészítették ki.

Az üzletvezetőség főként a Duna—Tisza közli és a romániai átmenőforgalmat bonyolítja le.

Vonalhossza legnagyobb volt 1911. október 30-án 2912 km.
« jelenleg 1072.3 «

*) 1888 évi március 9-iki 9. sz. Hivatalos Lap. 5081 AI. a.

Üzletvezetők és ü.-igazgatók:

Schuller Antal	1888— 1889,
Enyedy Károly	1889— 1897
Krzepelka Károly	1897— 1904,
Uhlarik Béla	1904— 1905,
Stelzel Frigyes	1905—1908,
Felszeghy Ferenc	1908— 1912,
Uray Zoltán	I912-1918,
Vigyázó István	1918—
Rozsics Endre	*1919*— 1920
Hirsch József dr.	1920—1922,
Rabong János	1922 —1926,
Géher János	1927—1928,
Veress Gábor dr.	1928—-1933,
Gyenes Kálmán	1933-1934,
Tichy Antal	1934—
Tóth Tibor	1937 —.

I. oszt. főnökök:

Wachtel Károly,
Kacsóh Lajos,
Dienesfalvi Erdélyi Béla,
Szakáll Ferenc,
Végh Endre dr.,
Andrássy Kálmán dr.,
Motika Adolf dr.,

II. oszt. főnökök:

Görgey László,
Stelczel Frigyes,
Bereczki Faragó Gyula,
Heeger Gyula,
Rév Lajos,
Korláth Kázmér,
Tichy Antal,
Korén Emil,
Török Kálmán,
Mohácsy Ferenc,

Phoser Lipót,
Kende Pál,
Kiss György,
Szentmiklósi Dénes,
Joklicek József,
Árkövy János,

Ü zletvezetőhelyettesek:

Görgey László,
Stelczel Frigyes,
Felszeghy Ferenc,
Urai Uray Zoltán,
Ráner Ödön,
Vigyázó István,
Hirsch József dr.,
Rabong János,
Veress Gábor dr.,
Szilágyi Ferenc dr.,

III. oszt. főnökök:

Oelhofer Hubert,
Stejskal József,
Prileszky Pál,
Tárczay Ferenc,
Böck Andor,
Bodó Richárd,
Tripammer József,
Kotányi Manó,
Kovácsics József,
Békésy Sándor,
Meskó Andor,
Andrényi János,
Klivinyi Károly,

IV. oszt. főnökök:

Polgár Péter,
Laszgallner Kálmán,
Ráner Ödön,
Laczai Szabó Jenő,
Hadáry Károly,
Rjaffay Sándor,
Witthen Emil,
Zalay János,

V. oszt. főnökök:

Nimfay László,
Rácz Fábián,
Stabiszevszky Leó,
Rack János,
Köves András dr.,
Uy Sándor,

Balparti üzletvezetőség.

Az osztrák-m$gyar államvasutat Baross Gábor az 1891. évi XXV. tc-vel államosította és 1891. július i-én Budapesten *«balparii üzlet-vezetőség»* elnevezéssel egy új üzletvezetőséget állíotttak fel, mely a nyugati p. u.-val szemben levő, ma *Leszámoló Hivatal-nak* ismert épületben volt elhelyezve. Ez iaz épület különben még arról is nevezetes, hogy a Jóklai-'u. felőli hátsó frontja volt a legelső «Magyar középponti vasút-társaság» pesti állomásának főhomlokzata. (Lásd a 120. oldalon.)

Üzletvezetők:

Menczer Lajos 1891—1891,
Thaly Zsigmond 1891—1899,
Décsey Lajos 1899—1918,
Phrihradny Kálmán 1919—1921

I. oszt. főnökök:

Holl Ernő,
Dr. Mezey Lajos,
Rohay Béla,
Dr. Polgár Mihály,
Motesitzky Hugó,
Dr. Szádeczky Kardoss László,

II. oszt. főnköök:

Novák Gusztáv,
Decker Aladár,
Legányi Károly,
Petz Jenő,
Hajnal Dezső,

III. oszt. főnökök:

Tolnay János,
Stejskál József,
Bodó Richárd,
Kálmán Samu,
Reitter Alajos,

Üzletvezetőhelyettesek:

Hauser Nándor,
I. Décsey Lajos,
II. Tolnay János,
I. Pulszky Garibaldi,
Felszeghy Ferenc,
Marschovszky Miklós,
Littke Jenő,
Bodó Richárd,
Legányi Károly,
I. Bereczky Sándor dr.
II. Luger Camillo,

IV. oszt. főnökök:

Löwinger Lendvai Márk,
Braun Ferenc,
Szász József,
Storck Lipót,

V. oszt. főnökök:

Győri Gyula,
Lechner Adolf,
Kende Pál,
Nimflay László,
Aim Ede,

Vonalhossza a megszűnéskor 1920-ban 1747 km. volt. Párkánynánán inneni vonalrész a budapesti üv.-hez tartozott, azontúl pedig megszállt területen a cseheké lett.



Szombathelyi üzletvezetőség.

A szombathelyi üzletvezetőség a Budapest jobbparti és balparti, valamint az akkori zágrábi üzletvezetőség· egyes vonalaiból alakult és 1890 november i-én kezdte meg a működését.

Az üzletvezetőség keletkezésének és fejlődésének részletes ismertetését, megírta Kirnbauer Lajos Máv. felügyelő és a «*Magyar Vasút és Közlekedés*» című szaklap (dr. Halmos István szerkesztésében) és az ig36. év januári számában leközölte.

Nyugatmagyarország elcsatolása következtében az üzletvezetőség vonalai egyrészét elveszítette, de az új területbeosztáskor megkapta a megszűnt zágrábi üzletvezetőség területéhez tartozott balatoni vasutat és az ehhez csatlakozó helyiérdekű vasutak vonalait.

Az üzletvezetőség legnagyobb jelentőségét a balatonvidéki forgalom lebonyolítása adja meg.

Vonalhossza az alakuláskor	(1895-ben)	969.5 km.
«	1918-ban	1664.75 «
«	jelenleg	1189.— «

Üzletvezetők és üzletigazgatók:

Pottyondy Gusztáv 1885—1904
Kussevich Tivadar 1904—1912,
Egan Alfréd 1912—1918,
Medanich Romuald 1918—1919,
Szakai! Ferenc 1920—1924,
Hirsch József dr. 1925—1932,
Ujhely Sándor dr. 1932—1934,
Kintzig Ferenc 1934—

I. oszt. főnökök:

Erdélyi Béla,
Pauer Alajos Gyula,
Szakai! Ferenc,
Banovits László,
Gángli Lajos dr.,
Kund Jenő dr.

//. oszt. főnökök:

Honheiser Adolf,
Bachl József,
Weszelák József,
Veczer Lajos,
Omaszta János,
Buresch Richárd,
Scholtz Gusztáv,
nemescsói Sztrókai József,

III. oszt. főnökök:

Früchtl Ede,
Tarri Károly,
Denifléé Sándor,
Holéczy János,
Földessy Ödön,
Szentirmay Rezső,
Salamon Miklós,
Huszár Béla,
Gereben Albert,

Üzletvezetőhelyettesek:

Honheiser Adolf
1901 — 1906-ig nem volt kinevezett helyettes.
Früchtl Ede,
Egán Alfréd,
bonyhádi Kliegl József,
Frenreisz Géza,
Gartner Ferenc,
Holéczy János,
Buress Richárd,
vitéz Lajthay Jenő,

IV. oszt. főnökök:

Lovag Kriegs-Áu Nándor,.
Szentgyörgyi Elek,
Schebella János,
Taschlcr Kálmán,
derezslényi Litassy János,
Storck Lipót,
Baer Ernő,
Renner Ernő,
Renner Oszkár,
Létay Árpád,
Kászonyi Lajos,

V. oszt. főnökök:

Alth Ottó,
Peterdy Ferenc,
Sztraka Ágoston,
Schwertner Imre,
Stabiszevszky Leó,
Schmidt György,
Köves András dr.,

Temesvári űzíetvezetőség.

Üzletvezetők:
domályosi
Hoitsy Gedeon 1911—1917
Csorba Gábor 1917—1920.

I. oszt. főnökök:
Dr. Ferenczy Alajos,
sopronszentmártoni Banovits László,

II. oszt. főnökök:
Varga György,
Zeiler Béla,
Balázs Lajos,

III. oszt. főnökök:
Dr. Pekáry Géza,
Findeisen László,

Üzletvezetőhelyettesek:
első évben nem volt,
földeáki Návay Ernő,
Csorba Gábor,
Berényi Béla,

IV. oszt. főnökök:
Spiegelhalter Lajos,
Storck Lipót,
dereszlény Litassy János,

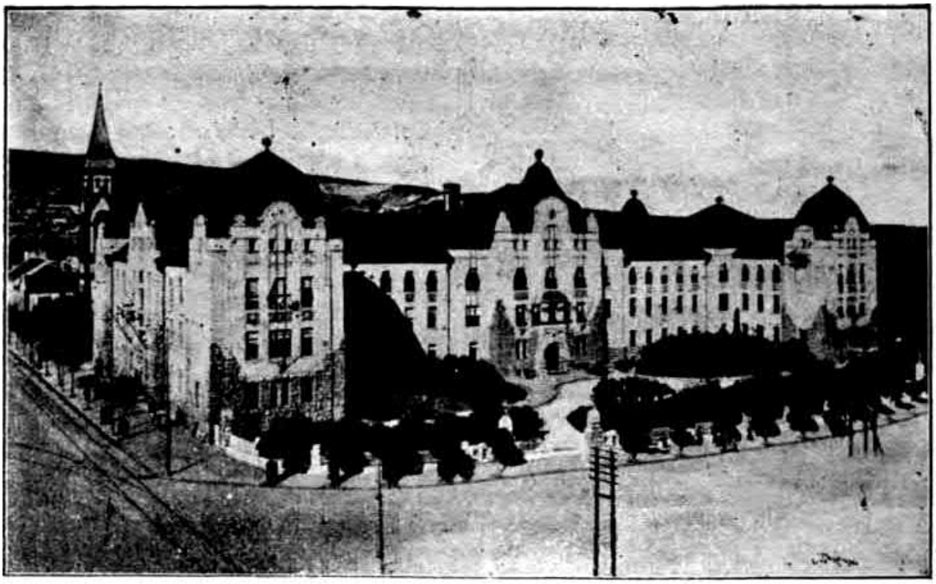
V. oszt. fönökök:
Bartholomeidesz Kálmán,
Stabiszevszky Leó,

A temesvári űzíetvezetőség is a trianoni békediktátum következtében veszett el. 1918-ban vonalhossza ι^ιδ. 19 km. volt.

A hazafias magyar vasutasok, — ezek között legelső helyen kell említeni *Varasdy Géza* főellenőrt — akik a magyar házához való törhetetlen hűséggel sokszor az életük veszélyeztetésével tettek olyan szolgálatot, melyet itt a történelem lapján kell megörökíteni. Az önzetlenség; és önfeláldozás ragyogó példáit magasabb szempontból nem sorolhatjuk fel. Ez a pár sor elég. Magyar szívünk minden melegével vegyük körül azokat, akik e vészterhes időkben tudtak és mertek cselekedni!

*

Ennél az üzletvezetőségnél szolgált *Wolf István* forgalmi díjnok (Wolf István m. kir. kormányfőtanácsos főfelügyelő fia) kinek nem kellett-hadba vonulni, de elment a 3g. gy. e. egyik különítményével, ahol vitéz magatartásával zászlóssá lépett elő és ott olyan megbízatást hajtott végr4 sikerrel, melyért arany vitézségi érmet kapott. Hősi halál után az arany, vitézségi érmet édesatyjának kézbesítették.



Pécsi üzletvezetőség.

A pécsi üzletvezetőség· 1913. augusztus i-én létesült az akkori zágrábi, szabadkai és szegedi üzletvezetőségek vonalai egyrészének a kihasításával és keletkezése idején túlnyomófan a Ilorvát-Szlavon országrészre eső vonalakból állott, az anyaország területére csak a Baranya megye déli részét átszelő kisebb vonalai estek.

A vasúti hálózat megcsonkulása következtében a pécsi üzletvezetőség vonalai nagyrészét elveszítette, de az üzletvezetőségek új területi beosztásakor[1] kiegészítésképen megkapta a volt zágrábi üzletvezetőség alá tartozott Budapest-gyékényesi vonalat és az ehhez csatlakozó helyiérdekű vasutakat.

Az üzletvezetőség a pécsvidéki szénbányászat forgalmán kívül főként az Adria felé törekvő forgalmat bonyolítja le. Vonalhossza: I5 188 km.

Üzletigazgatók:
Lőrincbányai Littke J. 1913—1980,
Dr. Tárnoki Urs Aladár 1981 —1933.
magyarádi Seidl József 1983. VII. 1.—

Üzlelvezetőhelyetiesek:
Rozsics Endre,
Gruber Lajos,
Tóth Tibor

/. oszt. főnökök:
Dr. Motika Adolf,
Dr. Újhelyi Sándor,
Fekete Zoltán,

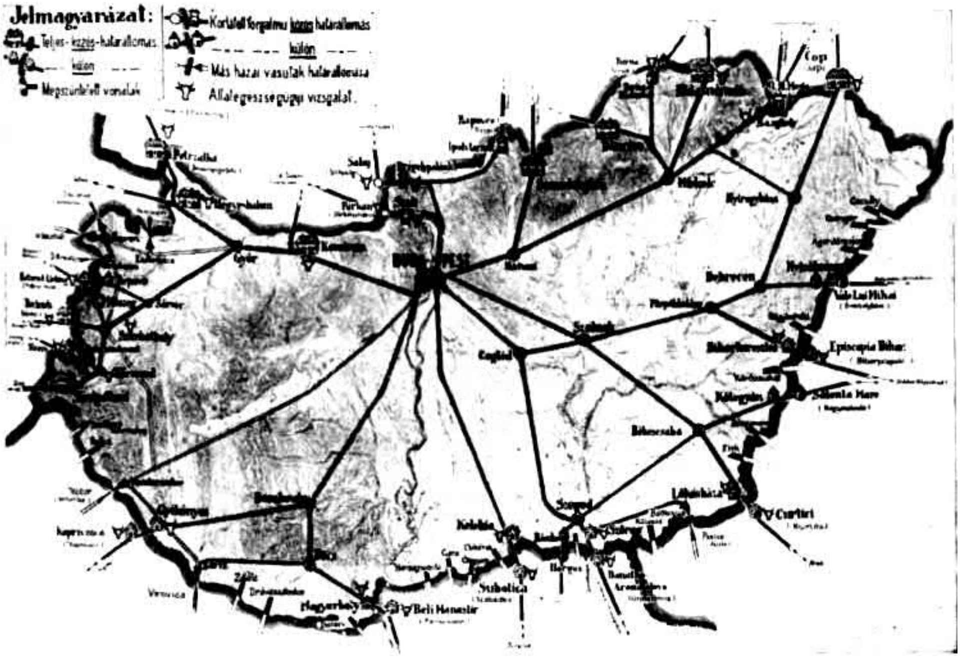
II. oszt. főnökök:
Schölnaszt Ödön,
Hervay Leó,

III. oszt. főnökök:
Rozsics Endre,
Kiss Gyula,
Droszt Ede,
Hollósy Endre,
Szily Béla Endre,
Szőllősy Ferenc,

IV. oszt. főnökök:
Hacker Mihály,
Hosztiák Cyrill János,
Kolos János,

V. oszt. főnökök:
Vajda János,
Lomul Nándor,
Moór Lajos,

A maiival· és szoomszédállambeli vasutak találkozásai.



Bátori B. rajza.

Az összes határállomások szemléltető térképe.
Bemutatunk néhány határállomást



Szob **Lőrinczy E. mérnök felv„**

Épült 1850-ben.



Becht J. mérnök felv.

Bánréve
Épült 1870-ben, átépíttetett 1903-ban.



Lőrinczy E. mérnök felv.

Somoskőújfalu
Épült 1870-ben.



Lőrinczy E. mérnök felv.

Hegyeshalom
Épült 1881-ben.



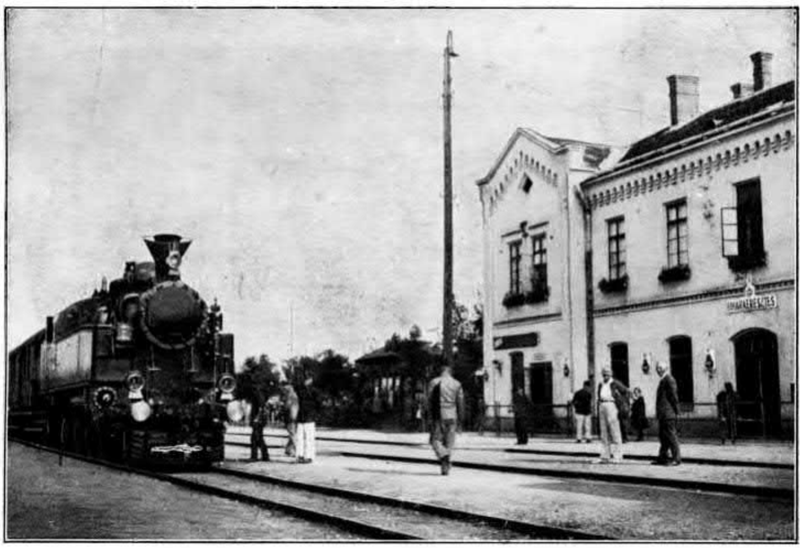
Lőrinczy E. mérnök felv.

Kelebia
Épült 1882-ben.



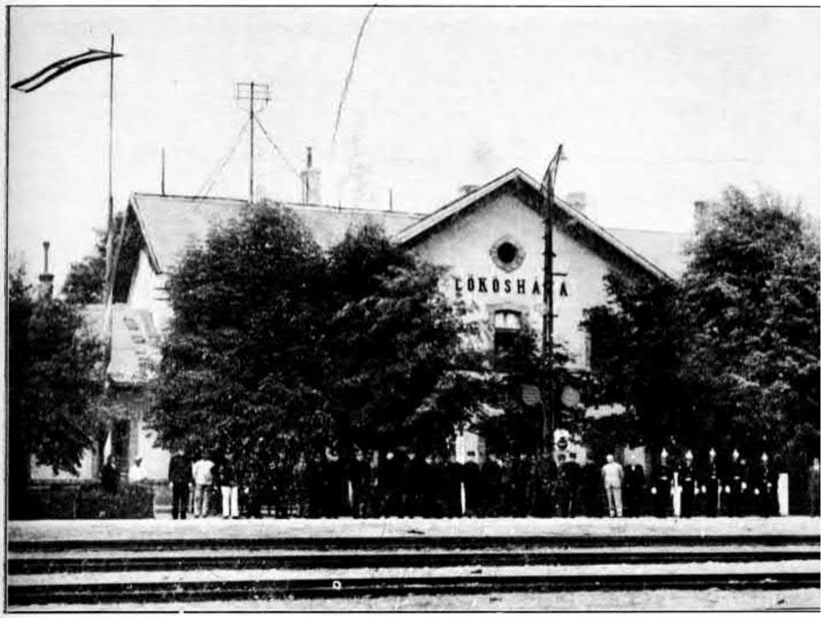
Horváth Gy. áll. felv.

Nyirábrány
Épült 1871-ben.



Horváth Gy. áll. felv.

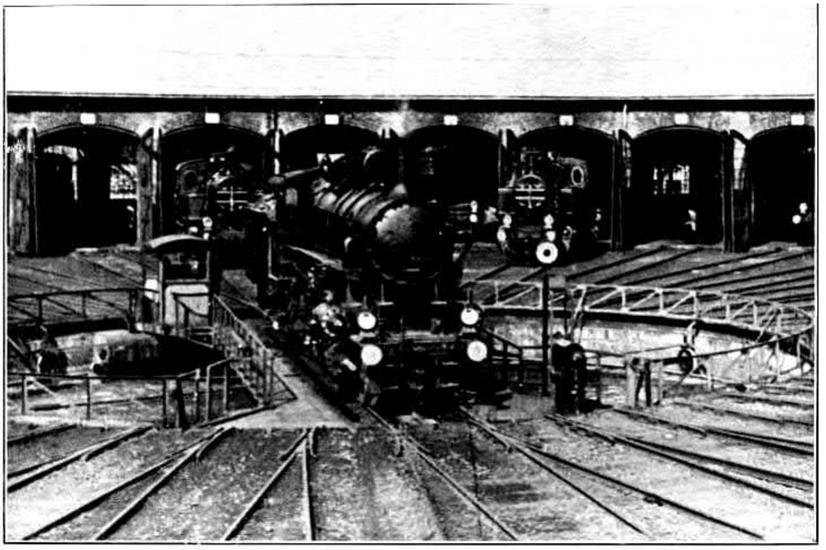
Biharkeresztes
Épült 1871-ben.



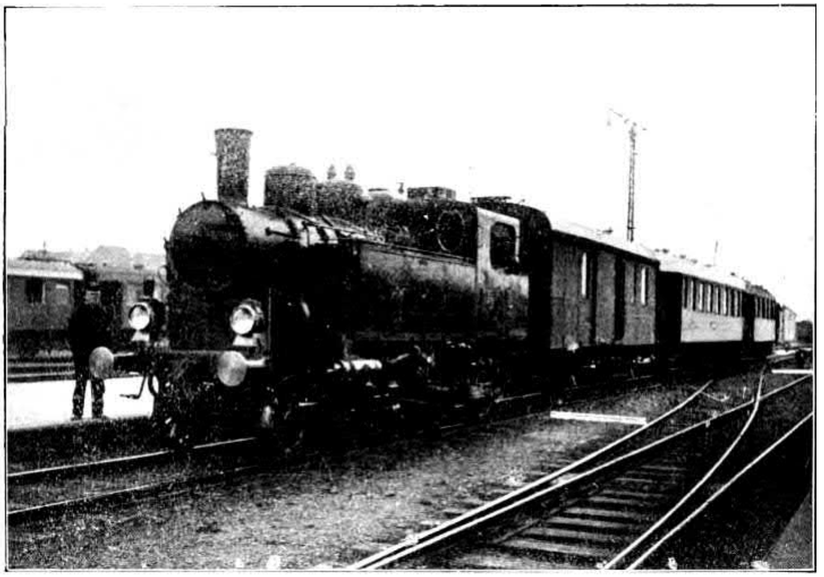
Lökösháza — Eke M. főtiszt felv.
Épült 1896-ban.



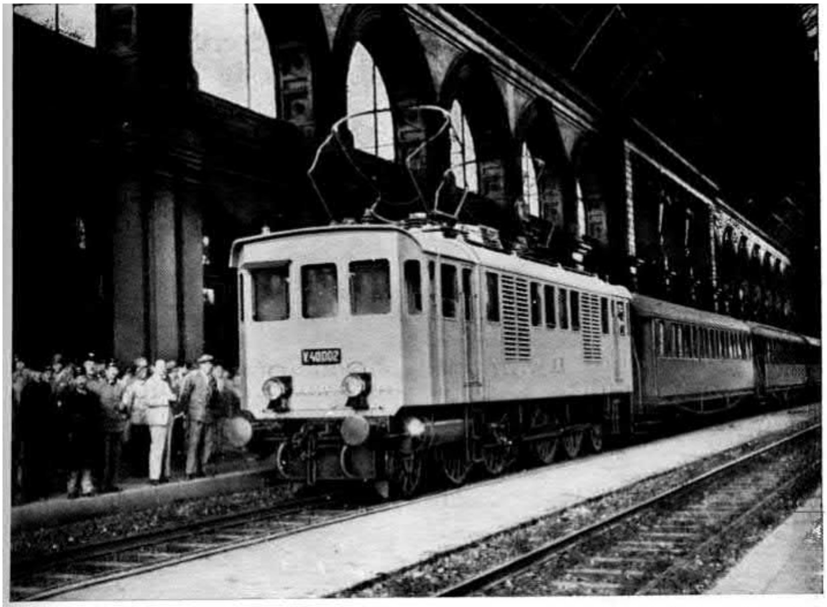
Gyékényes. — Eke M. főtiszt felv.
Épült 1860-ban.



Ahol a mozdonyok pihennek.

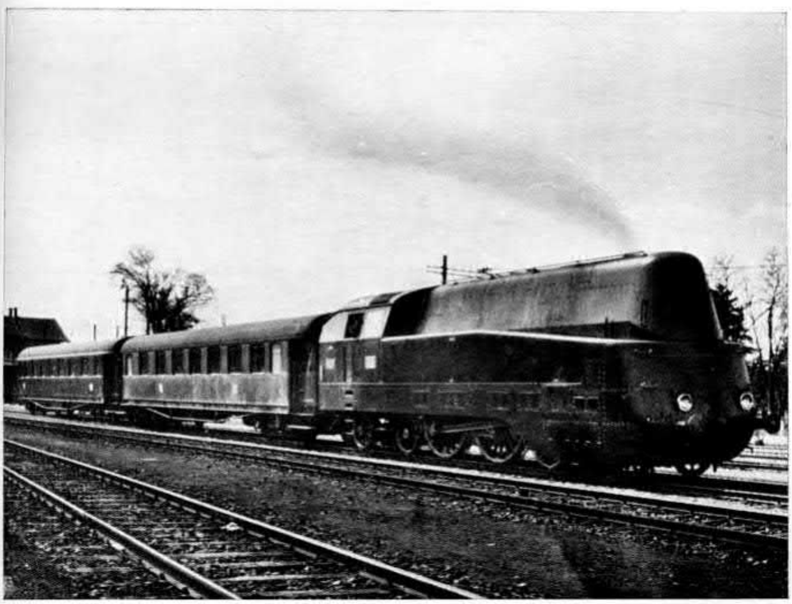


Könnyű mozdony személyvonathoz.



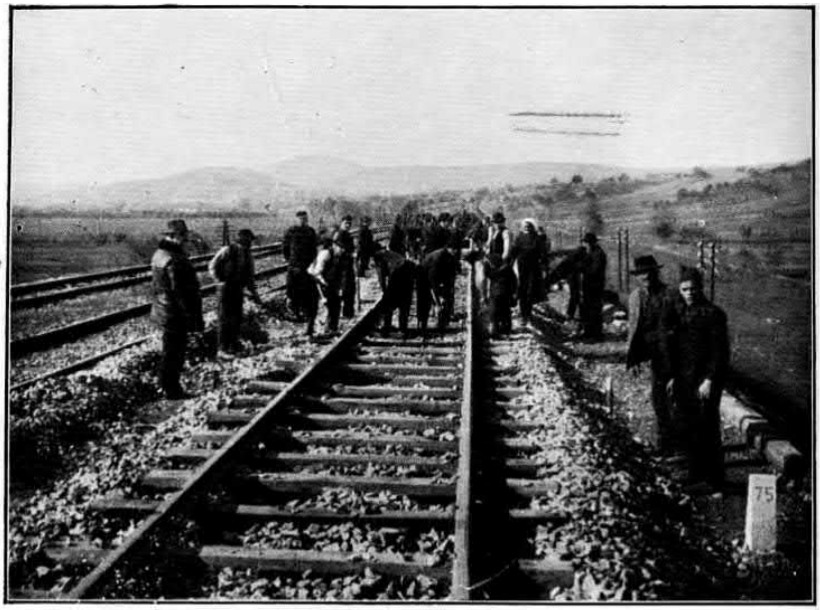
Péch E. mérn. felv.

Az első villamosvonat Budapest—Keleti pályaudvaron



Eke Mihály felvétele.

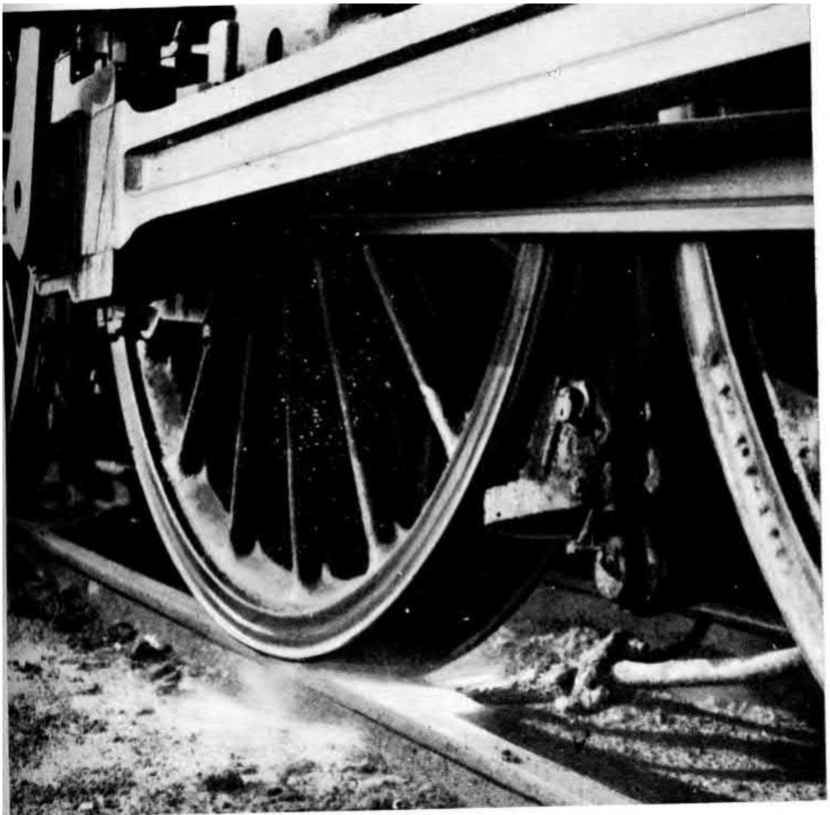
Az első áramvonalas mozdony menetközben



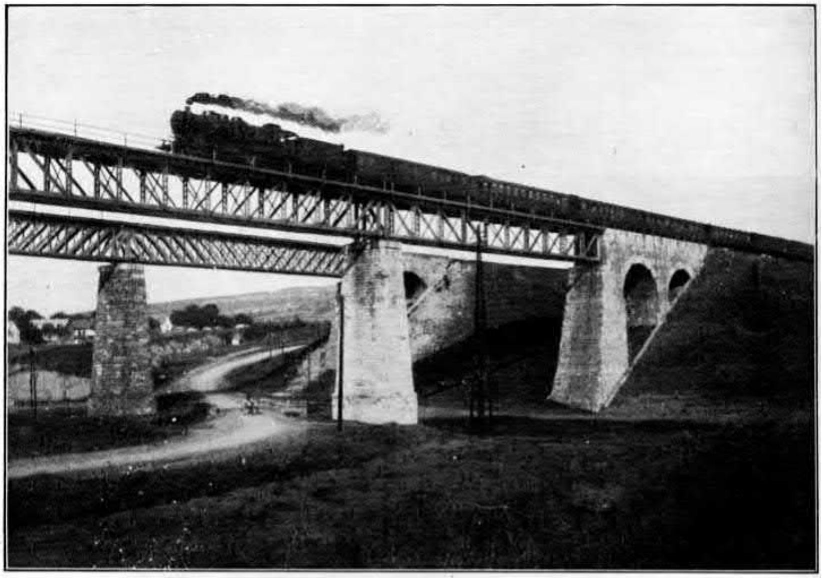
Heggesztett sinek elhelyezése



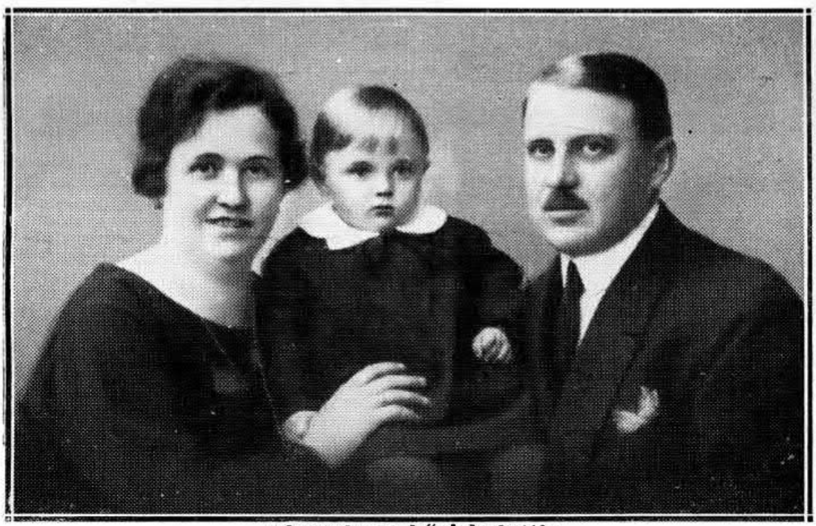
Szénmarkoló darú a rákosi Máv. brikettgyárában



Száguldó kerék



a biatorbágyi völgyhidon a gyorsvonat



Biatorbagy hősi halottja
Morvay Alajos főmozdonyvezető családjával

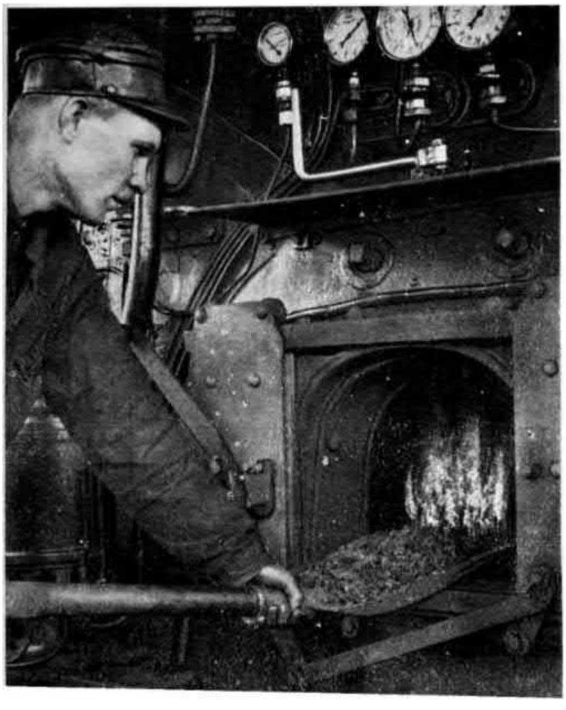
A Morvai-mozdony
felavatása.
A Máv, elnöke

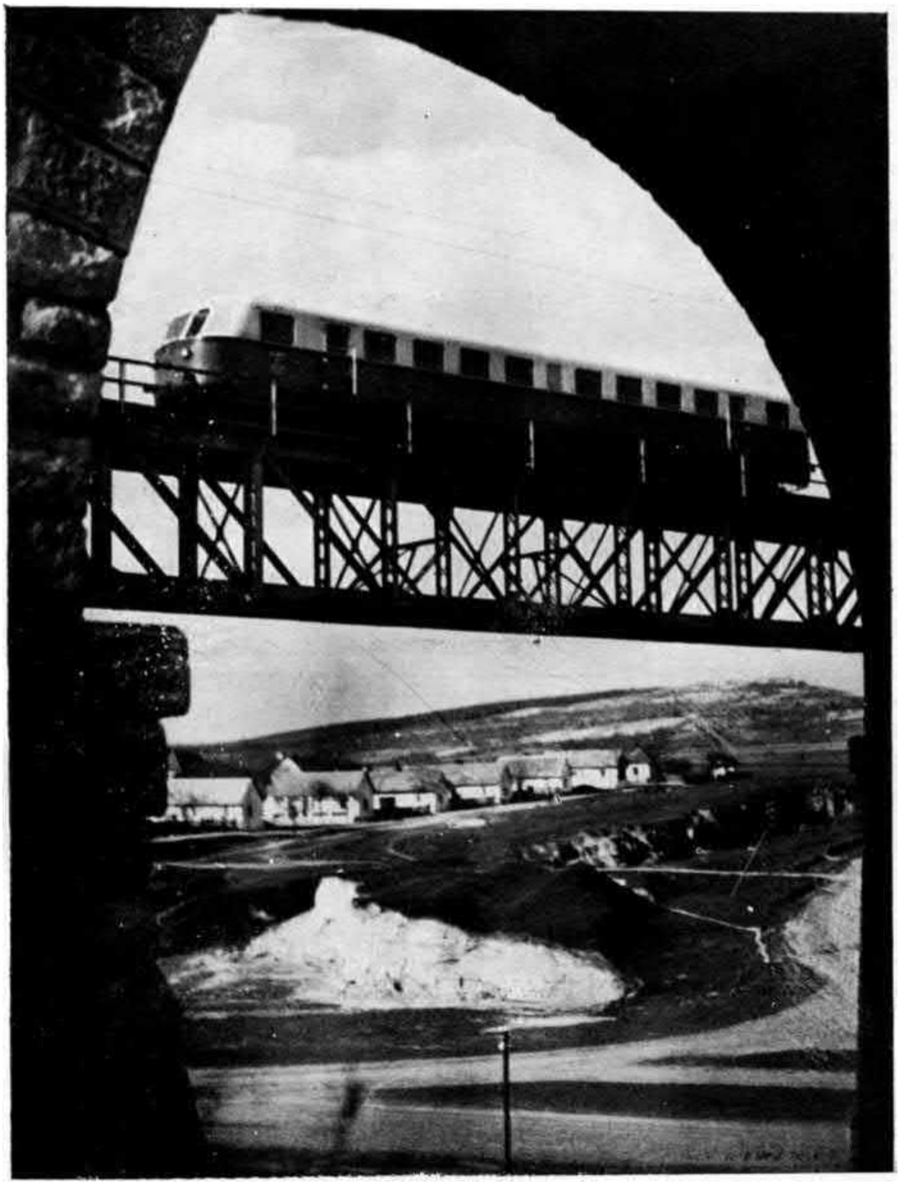
ernlékbeszédet mond. Mindenkinek élénk emlékezetében él még Matuska szörnyű bűne; a biatorbágyi katasztrófa, melynek 22 ártatlan ember, közöttük 4 vasutas esett áldozatul. Csak egy pillanat lehetett a megsemmisülésig vezető út, de a mozdonyvezető ezalatt is hűségesen teljesítette kötelességét, mert befékezte a mozdonyt és ezáltal elejét vette még nagyobb szerencsétlenségnek.

Egyik legszebb gyorsvonat mozdonyát a katasztrófánál hősi halált halt Morvái főmozdonyvezető és Nemes fűtő nevéről keresztelte el a Máv., hogy megörökítse és mindenfelé hirdesse az önfeláldozásig hűséges kötelességteljesítést.



Kaszonyi L. felv.





Eke Mihály felvétele.

Árpád sinautó a biatorbágyi völgyhídon

V. RÉSZ.

VASÚTI TISZTKÉPZÉS.

I. FEJEZET.

Vasúti tisztjelöltek kiképzésének kezdetei. — Vasúti tiszt-
képzés a Kereskedelmi Akadémián. — Weisz Bemét
Ferenc igazgató és működése.

A vasúti tisztképzés kezdetet

Az alábbi körözvények adnak felvilágosítást, hogy mielőtt vasúti tanfolyamok létesültek, miként képezték ki a vasúti tisztjelölteket? Érdekes megfigy elni, hogy bontakozik ki a tisztképzés megszervezése.

5865. sz. 2323. VI. körözvény.

az északi és déli vonal valamennyi állomásához.

(A gyakornokok kiképzése iránt.)

A m. k. államvasútakon alkalmazott üzleti- és kormány-gyakornokok feletti felügyelettel Meisl ellenőrt bíztuk meg.

Meisl úr feladata leend gondoskodni, hogy gyakornokaink között elegendő számú, a vasúti szolgálatban kiképzett fiatal ember találtassék, kikkel azután a megüresedő hivatalnoki állomásokat betölthessük.

Ezen cél elérhetése okáért a gyakornok begyakoroltatása iránt kiadott rendeletekre utalunk és ezen rendeletek követésére nézve szintén Meisl úr fogja a felügyeletet gyakorolni.

Állomási főnökeinktől elvárjuk, hogy törekedni fognak az állomássukra beosztott gyakornokokat a lehető legrövidebb idő alatt a szolgálatban kiképezni és a szükséges oktatást nyújtani, s erre nézve állomási főnökeinket életük ama korszakára emlékeztetjük, melyben maguknak is szükségük volt oktatásra.

Felhívjuk tehát állomási főnökeinket, hogy erre nézve a fenti vonal ellenőr urat kitelhetőleg támogassák és a gyakornokok oktatására nézve adandó utasításait kövessék.

Pesten, 1870. július 20-án.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:

Horváth

11,773. sz. 2313. II. körözvény.

az északi és déli vonal valamennyi állomásához.
(Tilalom kellőleg nem iskoláztatott tisztviselőket vagy jelölteket önálló forgami szolgálatra alkalmazni.)

Nem kellőleg iskoláztatott tisztviselők alkalmazása által a vonatok közlekedésénél előfordulható személybiztonság veszélyeztetésének megakadályozása céljából a nagytek. m. k. vasúti és hajózási főfelügyelőség elrendelte: hogy önálló forgalmi szolgálathoz okvetlenül csak oly egyéneket szabad alkalmazni, kiknek szakképzettségéről hosszabb szolgálattételük folytán elegendő meggyőződés szereztetett, vagy oly kezdő hivatalnokokat, kik a távirászatban tökéletesen jártasak és a forgalmi utasításokból az elméleti vizsgát jó sikerrel megállották és három hónapon át — kellő felvigyázat mellett — gyakorlati szolgálatot is tettek.

Midőn ezen magas rendeletet tudomás és miheztartás végett közhírré tesszük, megkeressük az állomási főnök urakat, hogy a hozzájuk utalt tisztviselő urakat és jelölteket, kik a fentebbi feltételeknek eddigelé eleget nem tettek, felhívják s figyelmeztessék: miszerint — saját érdekükben — az önálló forgalmi szolgálathoz szükséges képzettséget mielőbb megszerezni törekedjék, minthogy ellenkező esetben, tekintve, hogy a vasúti hivatalnokok mindegyikétől valamennyi szolgálati ág, s különösen a forgalmi szolgálat tudása követeltetik, kényszerítve lennénk további szolgálatukat nélkülözni, esetleg azon jelölt urakat, kik ezen szolgálati ágbani jártasságot az adott időben el nem sajátítanák, nemcsak a hivatalnokká leendő kinevezéstől kirekeszteni, hanem napidíjaikat beállítani s a szolgálattól felmenteni. — Ezen rendelet tudomásul vételét az állomási főnök urak az illetők által elismertetni utaltatnak. — Ennek folytán elrendeljük, hogy mindegyik állomás e hó végével egy kimutatást azon alkalmazottakról, kik a forgalmi és távirászati vizsgát még le nem tették.

Kelt Pesten, 1870. november hó 16-án.

A m. kir. államvasútak üzletigazgatósága:

Horváth

12839. 858. I. sz. körözvény.

mindkét vonal valamennyi állomásához.
(Az állomáshoz beosztott gyakornokok kiképzését, illetőleg.)

Az állomásoknak kiképzés végett beosztott gyakornokok, valamint a gyakorlati szolgálat terén úgy az utasítások kellő ismeretében oly csekély haladást tanúsítanak, hogy ezen eredmény után ítélve alig felelhetnek meg abbeli várakozásunknak, hogy használható és kellő képességgel bíró hivatalnokká képezhetnék ki magukat.

Ezen fiatalemberek felvétele alkalmával tartott felvételi vizsgálat útján azon meggyőződést szereztünk magunknak, miszerint ezek legtöbbnyire annyi előképzettséggel és műveltséggel bírnak, hogy annak idejében a reájuk bízandó hivatalnoki állásnak kellőleg megfelelni képesek lennének. A gyakornokok hátramaradása ennélfogva semminemű más okban nem kereshető és más körülmény által nem idéztetik elő, mint az illető állomásfőnökök közönyössége által.

A fiatalemberek, kik új hivatást választanak maguknak, kik új működési térre lépnek, mindenben oktatásra szorulnak, kell, hogy az üzlet

menetébe beavattassanak, a szolgálattal megismertessenek és a fennálló utasításokban taníttassanak.

Mindez csak az állomásfőnökök és a hivatalnokok segédkezésének nyújtása mellett érhető el, máskülönben a fiatalemberek nemcsak nem tanulhatnak semmit, hanem a szolgálat előttük annyival is inkább közönyössé válik, mivel azt még alkalmazásuk elején kellene velők különösen megkedveltetni. Az állomásfőnökök eme nemleges érdeme gyakornokaink legnagyobbrészénél tapasztalható arra késztet,. hogy az állomásfőnököknek gondatlanságokért és a hozzájuk beosztott gyakornokok oktatása körül tanúsított büntetésreméltó közönyösségükért komoly rosszalásunkat fejezzük ki. Az állomási főnöknek önbecsérzetörcnél fogva kellene odahatniok, hogy a fiatalemberek helyes kiképzése által magukat kitüntessék, anélkül, hogy serkentésre és oly intésekre várakoznának, mint milyenek ez irányban már többször menesztettek ki részünkről. Meggyőződést szereztünk magunknak, miszerint intésünk és felszólításunk több irányban hatálytalan marad s a legvégsőhöz t. i. szigorhoz vagyunk kénytelenek nyúlni. A gyakornokok kiképzésére nézve ismételve adtunk ki utasítást különös tanítási tervet ez irányban nem állíthatunk fel. A fiatalemberek egyszerűen úgy, amint fentemlített, az üzlettel megismertetendők, a szolgálatba beavatandók és a fennálló utasításokban oktatandók, ha ez az állomásfőnökök részéről nem történik csak két eset forog hat fenn: vagy nem bír az illető állomásfőnök maga sem oly képességgel és ismerettel így saját tehetetlenségénél fogva nem képes másokat oktatni, vagy pedig fel van ruházva a szükséges ismeretekkel, de nincs jóakarata a gyakornok kiképzésére. Nem bir kellő önbecsérzéssel arranézve, hogy az igazgatóságnak eziránybani intéseit figyelembevegye.

Ezentúl ezirányban meggyőződést fogunk magunknak szerezni és aszerint teljes szigorral járni el azok ellen, kiknél tapasztaljuk, hogy a gyakornokok lelkiismeretes kiképzésére nem bírnak a szükséges képességgel, s minden hivatalnok első és legszükségesebb kellékével, az önbecsérzettel.

Midőn fentiekről értesítjük az állomásfőnök urakat, komolyan intjük, hogy a gyakornokok kiképzésének eredményére különösen súlyt fektetni s mindazon állomási főnökök, kik a gyakornokok kiképzése terén kedvező eredményeket képesek felmutatni, bátran hivatkozhatnánk rá, hogy minden alkalommal első sorban vétessenek figyelembe. Míg ellenben olyan állomásfőnökök, kiknél ennek ellenkezőjét leszünk kénytelenek tapasztalni: magoknak lesznek kénytelenek tulajdonítani, ha előléptetéseknél figyelembe nem vétetnek.

Budapest, 1871. évi augusztus hó 19-én,

Az Igazgatóság:
Horváth

Vasúti tisztképzés a Kereskedelmi Akadémián.

A vasúti tanfolyamot 1871. év szeptember 1-én nyitották meg a budapesti kereskedelmi Akadémia épületében. E tanfolyam létesítésének eszméje Takáts Antalé, ki mint tanár is részt vett annak kifejlesztésében. Takáts Antal — a hazai vasutak magyarosodása körül — hervadhatatlan érdemeket szerzett.

Az 1871. évben megalakult vasúti szaktanfolyam tantárgyai a következők voltak:

I. Általános vasúti rész, előadó tanár: *Lintner Imre.*

II. Forgalmi és kereskedelmi szolgálat, előadó tanár: *Kellemffy Károly.*

III. Közlekedési (műszaki, üzlet) szolgálat előadó tanár: *Takáts Antal.*

IV. Távirdaszolgálat, előadó tanár: előbb: *Oblaht Mór,* 1875-től: *Szüts Emil.*

Vezérlőbizottság elnöke: *Weisz Bernát Ferenc kir. tanácsos.*

Beiratkozott: 1871—72 évben 53 hallgató, ötvenen vizsgáztak.

1872—73 „	**53**	**1)**	**vizsgát tett**	**22**
1873—74 „	**107**			**51**
1874—75 „	**36**			**19**
1875—76 „	**20**			**12**
1876—77 „	**20**			**8**
1877—78 „	**27**			**12**

A későbbi adatok ismeretlenek. Ezirányú kutatás a *Kereskedelmi Akadémián* eredménytelenül végződött.

A hazai vasútigazgatók testületének kiküldöttje: *Fackh Károly* és *Obermayer Ágoston.* Miniszteri biztos: *Vaisz Vilmos* vasúti és hajózási főfelügyelő, a vasúti osztály főnöke volt.

Ennek a vasúti tanfolyamnak szervezésére és tantervére nézve, valamint az akkori magyar nyelv használatának kezdetleges voltára nyújt tájékoztatást a következő ismertetés:

Proepectusa

o *budapesti kereskedelmi akadémiával összekapcsolva és a közlekedési m. kir. ministérium felügyelete alatt álló, valamint ennek segélyezésében részesülő*

vasúti tanfolyamnak

1. A vasúti tanfolyam czélja: kellő minősítéssel, azaz általános műveltséggel bíró egyéneknek (kivéve a műszakit), valamely vasúti tisztség betöltésére szükséges előismereteket, tájékozást és útmutatást nyújtani; úgyhogy a végzett hallgató képesíttetik a vasúti hivatalnokká való kinevezése előtt netalán tőle követelt vizsgálatokat rövidebb idő alatt jó sikerrel kiállani.

2. E cél elérése végett következő szaktangyárgyak adatnak elő a közlekedési ministérium részéről helyben hagyott *tanrend* szerint:

a) Általános rész, ebben előadatik: Rövid történelmi áttekintése a vasutak fejlődésének; azok kiterjedése. A vasutak mikénti keletkezése és építése. Építési részletek és üzleti berendezések. Az üzleti eszközök (mozdonyok, kocsik stb.) rövid megismertetése. *Vasúti igazgatás. A* vasúti vonalak földrajzi elosztása, tekintettel a főirányokra. Előadja *Schuller Antal* úr felügyelő a magy. kir. államvasutaknál.

b) *Vasúti kereskedelmi szolgálat.* E szakmában tárgyaltatik: a vasúti üzletszabályzat: a személy, podgyász, gyors és teherárúk szállítása és kezelése; a közös vasúti egyezményi eljárás. A vasúti tarifák elméleti megismertetése és gyakorlati használtatása. Az árú statisztika vezetése. Előadja *Takáts Antal* úr irodafőnök a magy. kir. államvasutaknál.

c) *Forgalmi szolgálat* e szakmában előadatnak: a vasúti forgalom biztonságára vonatkozó alapelvek és jelzések; különösen a jelenleg fennálló jelzési rendszer, valamint a forgalmi és kocsihasználati szempontból. Kölcsönös kocsihasználat. Kocsiintézés. *Előadja az általános rész tanára.*

d) *Vasúti távirászat.* Ennek elméleti részében előadatik: Történeti áttekintés. A távírás természettani alapjai (delejesség, villanyosság stb.)

mathematikai bizonyításokkal, távírdai gépek leírása és megmagyarázása. A kapcsolástan. — A *gyakorlati* részhez tartozik: a gépek kezelése, az ezeken előforduló hiányok és netaláni zavarások kitalálása és javítása; a távirás (sürgönyök adásának és felvevésének) megtanulása és begyakorlása. A távirdai tarifa és ezek szerinti elszámolások. — Előadja *Szüts Emil* úr, távirda-felügyelő magy. északkeleti vasútnál.

Az előadó tanár urak a vasúti igazgatóságok javaslataira a közlekedési ministerium által erősíttetnek meg állásukban.

5. Az előadások öt hónapon át tartatnak, rendesen október 1-jétől február végéig; ezenkívül még körülbelül 2 hét fordíttatik a vizsgálatokra. A hetenkénti tanórák száma 21; és pedig adatnak ezek 3-szor 5—8-ig és háromszor 4—8-ig, tehát esti órákban. Az elméleti előadással össze kötve vannak gyakorlati kirándulások pályaudvarokra különféle hivatalnoki teendők begyakorlása mellett.

4. Rendes hallgatóul csak az vétetik fel, aki a ministerium követelte minősítéssel bír; azaz a 18-ig életévét betöltött és legalább 6 középtanodás (gyimnaziális reál, vagy polgári iskolai) osztály, vagy kereskedelmi akadémiát, vagy valamely egyenrangú tanintézetet elégséges sikerrel végezte. A ki csak csekélyebb előképzettséget mutathat fel, ez *rendkívüli* hallgatóul vétetik fel, ha az előírt vizsgálat alkalmával bebizonyítja, hogy a magyar (és német) fogalmazásban, számtanban, földrajzban és történelemben oly ismeretekkel bír, minők 4 polgári (vagy reál) osztály végzése által szoktak elsajátítani.

5. A beiratásnál egyszerre lefizetendő tandíj egész 5V2 hónapig tartó tanfolyamra negyven forintban van megállapítva, mihez semminemű egyéb díj nem jár.

A beiratás minden tanév kezdetén szeptember hó közepétől egész végéig eszközöltetik a budapesti kereskedelmi akadémia igazgatóságánál Váczi-körút 23. sz.

6. A jó sikerrel végzett hallgatók *előnyben* részesülnek a vasutaknál, minden más alkalmazásért folyamodók előtt; és az eddigi tapasztalatok tanúsága szerint azok *mindannyian* alkalmazást nyertek is.

1874—75 évben.

Der Eisenbahn Fachcurs.

I. Allgemeiner Eisenbahnidienst (commerzieller Betrieb)

II. Transportdienst.

III. Verkehrs Dienst (technischer Betrieb).

IV. Telegraphendienst.

Dieser Curs beginnt Mitte október und wird Mitte Márz und abhalten dér Prüfungen geschlossen.

Weisz Bernét Ferenc

kir. tanácsos, a budapesti Kereskedelmi Akadémia vezérlő bizottságának elnöke.

1880. évi augusztus 1-én, Lúgoson, Krassó megyében született. Már korán, tizenhatéves korában, mint gyakornok a kereskedelmi pályára lépett, de rövid öt év elteltével már egy előkelő szegedi cég társra, huszonötéves korában pedig egy virágzó üzlet önálló főnöke volt. Szorgalma, becsületessége és értelmessége által üzletét virágzásnak indította és igen magasra emelte. Angliával állandó kapcsolatot tartott fenn, de kelet új

irányait is megnyitotta. A magyar kereskedelemnek, mely eddig a bécsi bankoktól függött, majdnem teljesen függetlenítette. E téren igen lényeges szolgálatot tett.

Tudományosan képezte magát, nagy elfoglaltsága mellett élő nyelvekkel, azoknak klasszikus irodalmával, pénzügyi és gazdasági tudományokkal foglalkozott. Több értekezést is frt. A közlekedési viszonyok Szeged és Pest között igen elhanyagolt állapotban voltak, ezért 1838-ban Pestre tette át üzletét. Fáradhatatlan tevékenység, kiváló szakképzettség és lelkes hazafiassággal magáravonta a legkitűnőbb államférfiak figyelmét. *Gróf Széchenyi, gróf Batthyány és Kossuth* vele tanácskozott.

1848. évben Weisz Bernát Ferenc a pénzügyminisztériumban osztályfőnökséget vállalt. Részt vett a bankjegyek kibocsátásában. A legfontosabb pénzügyi műveletekben az ő tanácsát kérték ki. 1849-ben Haynau haditörvényszék elé állította, el is ítélték és szabadságvesztése után visszavonulva, de a közjóiét és humánus célok előmozdításának élt. 1857-ben alapították a kereskedelmi akadémiát, előbb a kezdeményezésben, később a vezetésben is eredményes tevékenységet fejtett ki. Fővárosi bizottsági tag lett, városi leányárvaházat alapított, a szeretetházhoz 2000 forint alapítványt tett, a Duna-szabadfürdő létesítésében részt vett, a közügyek terén kifejtett értékes tevékenységeiért Őfelsége királyi tanácsossá nevezte ki, majd később megkapta a Ferencz József és a Vaskoronarend lovagkeresztjét.

Weisz igazgató, akkor, midőn a tanfolyamtól a támogatást megvonta, a lelkes tanári karral ingyen tartotta tovább a kereskedelmi akadémián a vasúti tisztjelölteket, ami a következő válasziratból kitűnik:

Válasz

Nagyságos Weisz Bernát Ferenc kir. tanácsos úrnak, mint a budapesti kereskedelmi akadémia igazgató bizottsága
elnökének.

Nagyságodnak f. évi november hó 5-ről kelt felterjesztésére a következőkben közlöm elhatározásomat.

Mindenek előtt teljes elismerésemet jelentem ki a t. akadémia azon hazafias eljárása iránt, melyet a hazai közlekedésügyi s illetőleg a vasúti szolgálat érdekében a vasúti szaktanfolyamnak további fenntartása által tanúsítani igyekszik, s csak sajnálnom lehet, hogy az államkincstár jelen viszonyai között a t. akadémia által kitűzött cél sikeresebb elérését anyagi segélyezés által elő nem mozdíthatom: készséggel ragadom meg azonban az alkalmat arra, hogy a t. akadémia fáradozásainak sikerét kitölthető erkölcsi támogatás által elősegítsem.

Ezen törekvéstől indíttatva a vasúti szaktanfolyam felett Nagyságod e részben kívánalmához képest jövőre is kész vagyok gyakorolni a felügyeletet ép oly módon, mint az a múltban történt; mihez képest a felügyelet gyakorlásával Vaisz Vilmos főfelügyelőt egyidejűleg újból megbíztam, nem különben intézkedtem, hogy a hazai vasútigazgatók testületé a vasúti tanfolyam végével tartandó vizsgálatokon két kiküldöttje által

magát továbbra is képviseltesse, kik a kormánybiztossal együtt a kiállítandó bizonyítványokat jövőben is aláírandják.

Adott Ígéretemhez képest rendelkezésre bocsátom továbbá a t. akadémiának az államtulajdon jogának fenntartása mellett a további intézkedésig a vasúti szaktanfolyam leltárát s fölkérem Nagyságodat, hogy a szabályszerű átadás és átvétel eszközlése végett az e részben kellően utasított miniszteri biztossal érintkezésbe lépni szíveskedjék.

Ami pedig a tanfolyam tanárai, névszerint Lintner Imre és Kellenfy Károly által szerkesztett tankönyveket illeti Lintner Imre kézikönyvének kinyomtatási költségét kész vagyok azon esetre utalványozni, ha e kinyomtatás még olyan időben eszközölhető, melyben a f. évi adomány terhére utalványozni lehetséges, — tehát úgy a kinyomtatandó példányok számára, mint a költségekre nézve szives előterjesztését elvárom. Óhajtanám azonban, hogy ezen szakközegem jelentése szerint sok ügyességgel kidolgozott, de a vasúti szakma általános része tekintetében túlságosan terjedelmes munkálat, a tanfolyam hallgatóinak átlagos előképzettségéhez alkalmazva, lehetőleg rövidebbre vonassék.

Kellemfy Károlynak a forgalmi szolgálatról szerkesztett kézikönyve ellenben a régi forgalmi utasítások alapján elismerést érdemlő szorgalommal van ugyan kidolgozva, eltekintve azonban attól, hogy időközben ezen utasítások is megváltoztak, e munkálat, mint utasítási gyűjtemény nem bír a hivatali elődöm által kinyomatandónak jelzett tankönyv jellegével, s így annak nyomtatási költségét sajnálatomra el nem vállalhatom.

Végül felhívom Nagyságodat, hogy f. évi november hó 5-ről 9926. sz. a kelt rendeletemnek a lehető rövid idő alatt annyival is inkább megfelelni szíveskedjék, minthogy a f. évi költségvetés terhére még csak rövid ideig történhetik utalványozás. Fogadja stb.*)

Budapest 875 7/12.

PÉCHY.

Ez a vasúti tanfolyam, az akkori szervezettel, már nem igen felelt meg a kívánalmaknak. A kormány a támogatást tőle meg is vonta. A lelkes tanári kar, — élükön Weisz Bernát Ferenc igazgató elnökkel, — amint ezt később a hiteles iratokból látni fogjuk, még támogatás nélkül is, — mindenáron fenn akarták tartani. Át voltak hatva attól a magasztos gondolattól, hogy a vasúti szakoktatás megérdemli a kormány támogatását, de nemcsak a kormány támogatásáért, hanem tudományszeretetből és a vasúti szakoktatás nívójának emelése céljából is nagy szükség van egy ilyen tanfolyamra. Sok ellenzője volt ennek a tanfolyamnak*) és így nem csodálható, hogy részvétlenség miatt 1885. évben önmagától megszűnt.

A megszűnés előtt az *utolsó tanári kar* a következő volt:

Általános rész, előadó tanár: *Schwanda Károly.*

Forgalmi rész, előadó tanár: *Hauser Miksa.*

Kereskedelmi rész, előadó tanár: *Mück Károly.*

Távirdai rész, előadó tanár: *Szüts Emil.*

*) köztük fáradi Vörös László köm.- és közl. min. fogalmazó, a vasutügyek előadója is, ki György Endre orsz. képviselővel közösen szerkesztett *„Vasúti és közlekedést közlöny*“-ben meg is támadta a vasúti szaktanfolyamot, mondván: „az eredményből csak annyit láttunk a vizsgán, amennyit a tanárok kérdeztek“.

*) M. Kir. Orsz. Levéltár m. k. közm. és közi, m. 17337/1875. cz.

2. FEJEZET.

Baross Gábor közmunka- és közlekedési miniszter megalapítja a Vasúti Tisztképző Taníolyamot. — Érettségi bizonyítvánnyal nem rendelkezők felvételi vizsgája. — Hirdetmény a Vasúti Tisztképző Tanfolyam megnyitásáról. — Igazgatók, tanárok és hallgatók 1887—1937 terjedő ötvenesztendőben. Beszámoló. — szigethi Barthos Andor. — borosjenői Kádár Gusztáv és Géher János ösztöndíjalapítvány. — Bertron Jenőné.

Az új alapokra fektetett magasabb kiképzést nyújtó vasúti tisztképzőtanfolyam megalkotását *Baross Gábor* határozta el és az erre vonatkozó tervezetet a következő előterjesztéssel a képviselőház elé juttatta:

A vasutak forgalmi és kereskedelmi szolgálatában alkalmazott hivatalnoki személyzet — úgymond az előterjesztés — úgy béke, mint háború idejében oly fontos feladatok teljesítésére van hivatva, hogy tekintettel arra, miszerint az itt szóbanforgó hivatalnoki kategória a vasúti tiszti személyzetnek zömét képezi, már eddig is igen élénken érezhető volt a fennálló tanulmányi rendszernek azon hiánya, mely szerint ezen túlnyomóan a középiskolák padjaiból kikerülő személyzetnek különös kiképzésére fő- illetve *szakiskola nem áll rendelkezésére.*

Ezen a vasúti végrehajtási szolgálat iránt, mindinkább növekedő igények folytán, jövőre bizonyára még észrevehetőbbé válandó hiány, ez miszerint oly módon pótoltatik némileg, hogy a forgalmi és állomási hivatalnokokat a vasúti vállalatok önmaguk képzik ki olyformán, hogy bizonyos kormányrendeletek által előírt iskolai előképzettséggel bíró egyéneket: *üzletgyakornokul* felvesznek és azokat az állomásokra próbaszolgálatra beosztják, éspedig oly kötelezettség mellett, hogy rendszerint egy-, illetőleg másfél évi próbaszolgálat után, a forgalmi, kereskedelmi s távirdai szolgálatra vonatkozó utasítások — és szabályzatokból, az illető vasúti vállalat által, saját alkalmazottaiból alakított vizsgázóbizottság előtt, szó- és írásbeli vizsgát tartozik tenni, s ha e vizsgákat sikerrel kiállják a vasúti szolgálatba (állomási, forgalmi szolgálat) hivatalnoki állásra képesítettnek tekintetnek és ösmertetnek el. A kiképzésnek ezen módja, mely felett az állami felügyelet a magyar királyi vasúti főfelügyelőség részint a kiküldött biztosai által, részint pedig a vizsgázó gyakornokok írásbeli dolgozatainak és illetőleg a szóbeli vizsgálatok

eredményeiről felvett és hozzá felterjeszteni szokott jegyzőkönyveknek átvizsgálása után gyakorolta, s gyakorolja, — s már csak azért sem felel meg az igényeknek, mert egyrészt az elméleti kiképzés kizárólag a *távírdái, forgalmi és kereskedelmi* szolgálatra vonatkozó utasítások és szabályok elsajátítására szorítkozik, ami mellett az illető gyakornokok a kiképzési időtartam alatt is szolgálattételre lévén kötelezve, kérdéses utasítások és szabályokból külön szóbeli oktatást rendszeresen nem nyernek, hanem ezek elsajátításával is *önképzésre vannak utalva,* s mert másrészt a kiképzés a kiképzési képesítésnek általános hatálya nincsen s nevezetesen a képesítést nyert egyének habár évek során át önállóan s kifogástalanul is ellátták valamely vasút szolgálatában teendőiket egy másik vasút szolgálatába történt átlépéskor a gyakornoki vizsgákat újból letenni köteleztetnek. Ezen már régebben felösmert visszásság orvoslása, s különösen az *egyöntetű s magasabb kereskedelmi kiképzés* elősegítése érdekében tényleg már tétettek is kísérletek annyiban, amennyiben a budapesti Kereskedelmi Akadémián még 1872-ben*) egy vasúti tanfolyam állítatott fel, mely az 1875. év végéig egészben a vezetésem alatt álló minisztérium költségére, azóta pedig az említett akadémia által, de a törvényhozás részéről tárgyalások keretében e célra évrőlévre megszavazott segélyezés mellett tartatott fenn. Ezen vasúti szaktanfolyam annakidején élénk látogatottságnak is örvendett. Az utolsó néhány év alatt azonban, a tanulók száma fokozatosan annyira alászállott, hogy az rendeltetésének többé meg nem felevén: beszüntetendő volt. Ennek oka abban keresendő, hogy a szaktanfolyam azon keretben, mely részére egy elsősorban más fontos feladatok betöltésére hivatott intézet kötelékébe megállapítható volt, továbbá a vasutakkal és vasúti szolgálatokkal való szervezésének hiánya miatt, végre azon kevés anyagi erővel, mely e célra eddig fordíttatott: hivatásának nem felelt meg, főleg pedig az ez irányban, mind fokozottabbakká vált igényeknek meg nem is felelhetett.

Ezen tapasztalat folytén részemről már huzamosabb idő óta foglalkoztam a vasúti szakoktatás kérdésével, s az említett tanfolyam beszüntetését elutasíthatatlan alkalom gyanánt felhasználandónak találtam arra, hogy a vasúti szakoktatás szélesebb alapon s vasúti vállalatokkal szerves összefüggésbe jusson, újraszerveztessenek, miszerint ez a gyakorlati élet követelményeinek megfelelni képes legyen.

Indokolttá és halaszthatatlanná tette az e részben intézkedést egyrészt vasúti hálózatunk nagy arányokban történt kiterjesztése és mindinkább növekvő fejlődése, másrészt azon már fentebb következett feladatok sokasága és fontossága is, melyek a vasúti igazgatóságra s azok személyzetére ezen igazgatósági ág kellő ellátása tekintetébe bízvák.

Hozzájárul ehhez azon, már szintén megérintett körülmény, hogy az ezen életpálya választásához és eléréséhez fűzött elméleti képzettségnek megszerzése ez, miszerint nincs szabatosan szervezve; márpedig kétségkívül súly fektetendő arra, hogy a vasúti szolgálat terére lépni vágyóknak az alkalom és mód ezen képzettség megszerzésére megadassák, annál is inkább, mert ennek hasznát, nemcsak azok fogják érezni, kik e pályára lépnek, hanem általában s *különösen a vasúti szolgálat is.*

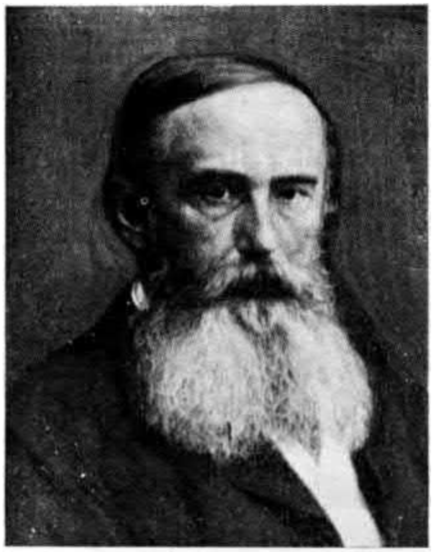
Mindezeknél fogva s mert közérdeknek kellett tekintenem azt is, hogy a hazai társadalmi osztályok előtt a vasúti szolgálatba való lépés

*) Baross itt tévedett, mert 1871-ben állították fel a vasúti szaktanfolyamot.



Egykorú fényképfelvétel.

bellusi BAROSS GABOR
közmunka- és közlekedésügyi
m. kir. miniszter.
A vasúti tisztképző tanfolyam megalkotója
1887-ben.



ZAY ADOLF
min. tanácsos igazgató
1898—1907

SZIGETHI DR. BARTHOS ANDOR
cs. és kir. kamarás
ny. h. államtitkár, igazgató 1913—1922



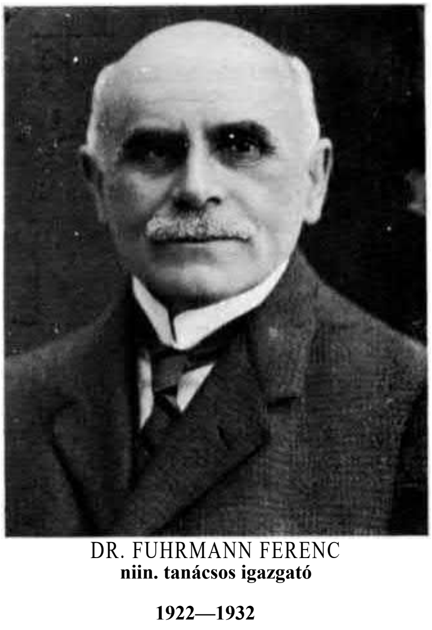


DETL FBEH:
.nácsos ftő igazgató
1887—J



GONDA BÉLA
min. tanácsos igazgató
1907 - 1913





DR. FUHRMANN FERENC
niin. tanácsos igazgató

1922—1932



Eredeti fényképfelvétel

faródi VÖRÖS LÁSZLÓ
min. o. tanácsos,
(később minisztar)
a vasúti tisztképző minisztari biztosa.

útja hatályban kijelöltessék. Érintkezésbe léptem a hazai vasútvállalatok vezetőivel, hogy meggyőződjem arról, vájjon ismét előadott célzataim az érdekelt vasúti főnökök nézeteivel találkoznak-e? Az e részben megtartott értekezletek eredményéből örvendetesen tapasztalom, hogy illetékes szakférfiak részéről egyhangúlag elösmertetett annak szüksége, miszerint a vasúti szakoktatás célirányosan szerveztessék.

Eként a vasúti szakoktatás újászervezésének főelveit a vasutivállalatokkal egyetértőleg kijelöltetvén az abban történt megállapodás, hogy a vezetésem alatt álló minisztérium közvetlen vezetése alatt a vasutak ellenőrzésével megbízott minisztérium által a vasúti vállalatok hozzájárulásával egy *vasúti tisztképző tanfolyam állítassék föl.*

Ezen tanfolyam számára az érdekelt vasúti vállalatok hozzájárulásával egy szabályzat állapítassék meg, melynek főbb határozmányai a következők:

A tanfolyam, mely mindenkor szeptember hó 1-én kezdődik s egyhuzamba 10 hónapig tart, egy a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium államtitkárának elnöklete alatt ugyanezen minisztérium vasúti osztályának főnöke, továbbá az illető ügyosztály vezetője, a vallás- és közoktatásügyi minisztérium és a m. kir. vasúti főfelügyelőségnek, s végre az összes vasutak üzletigazgatóságának egy-egy kiküldöttjéből alakított bizottság közvetlen vezetése és felügyelete alatt álland, miáltal azon cél elérése, mely a vasúti hivatalnokok kiképzését és minősítését a felügyeletre hivatott kormányhatóságok és a vasutak együttesen és egyöntetűig vezessék tényleg biztosítva lett. A tanfolyamban a szabályzat 7. §-a szerint a vasúti végrehajtószolgálatra vonatkozó, tehát pontos értelembevett azon gyakorlati tárgyakon kívül, melyek az eddigi gyakornoki vizsgáknak is tárgyát képezték még öt kizárólag elméleti tantárgy fog előadatni, melyek előadása s elsajátítása bizonyára igen fontos.

Mind rendkívüli, illetőleg nem kötelező tárgyak elő fognak adatni a tanfolyban: a német és francia nyelv azok számára, akik ezen a vasúti szolgálatban felettébb szükséges nyelvekben magukat tökéletesíteni kívánják.

Tanárokul a pontosan vett vasúti végrehajtószolgálatra vonatkozó tantárgyak előadására oly egyének lesznek alkalmazva, kik a vasutak közvetlen felügyeletére hivatott hatóságok és a hazai vasúti vállalatoknál tényleges szolgálatban állanak, szem előtt lévén tartandó, hogy az oktatás és előadások, mindig a gyakorlati élet szükségleteihez és törvényeihez alkalmaztassanak. A szabályzat 8. §-a szerint meg van adva a lehetőség arra nézve, hogy a vasúti szolgálatra való képesítést a szegényebbsorsú hivatalnokok is megszerezhessék, amennyiben t. i. ezek az illető vasúti vállalatoknál, mint díjnokok, s gyakornokok szolgálatba lépnek a tanfolyamra, mint magántanulók jelentkezhetnek.

A tanfolyamba való felvétel azon iskolai előképzettséghez marad kötve, melyet az e részben fennálló rendeletet a vasúti hivatalnokokra nézve előírnak.

A vizsgálatok megtartásának módját a szabályzat 9. §-ában írja elő. S minthogy a vizsgálóbizottságba, a miniszter által esetről-esetre kirendelendő közeg elnöklete alatt, a magyar kir. vasúti felügyelőség egy közege, valamint azon vasúti vállalatoknak kiküldöttjei is részt veendenek, melyek alkalmazottja vizsgálat alá vonatik, s minden érdekeket kielégítőleg érvrejut azon elv, mely szerint a vasúti szolgálatra való minősítésnél minden hivatott tényező kellő befolyást gyakoroljon.

A szabályzat 10. §-a szerint a vasúti tisztképző tanfolyamon a letett vizsgálat alapján képesítést nyert egyének az egyes vállalatok által az eddig szokásban volt *távirdai, forgalmi és kereskedelmi szakvizsgák letételére többé nem kötelezhetők: s 1889. évi október hó 1-től kezdve a vasutasok forgalmi és kereskedelmi szolgálatában hivatalnokká csak oly egyének nevezhetők ki, kik ily képesítést nyertek.*

A szabályzatnak most idézett határozmányai a legsarkalatosabbak, nemcsak hogy általános határt biztosítanak a tanfolyami vizsgák alapján nyert képesítésnek, hanem feltétlenül biztosítják a vasúti hivatalnokok egyöntetű kiképzését és minősítését is, melynek hiánya eddig oly annyira érezhető volt.

A vasúti szaktanfolyam a fent ismertetett alapon 1887. szeptember 3-án tényleg megnyílt és évről-évre látogatottabbá és virágzóbbá vált, mindig igazat adva ama szavaknak, melyeket az osztrák-magyar államvasúttársaság igazgatóbizottságának akkori elnöke Hieronymi Károly az ünnepélyes megnyitás alkalmából a miniszterhez intézett: *„Az eszme megvalósításának érdeme Nagyméltóságodé. Nagyméltóságod azon hazafiúi törekvéseinek sorába, melyek a közlekedési ügyek ezek közt a vasutak folytonos fejlesztésére és tökéletesítésére irányítvák, ezen iskola létesítése egy láncszem. Az érdem nagyobb, mert ezen iskola létrehozásánál is, mint minden új kezdeményezésnél nemcsak az anyagi erőkről kellett gondoskodni. A nézetek aziránt, mit és hogyan kelljen tenni, — nagyon eltérők voltak és Nagyméltóságod erélye és önzetlen kitartása volt szükséges ahhoz, hogy e különböző nézetek mellett valamennyi tényező összműködését biztosítsa.*)*

Érettségivel nem rendelkezők felvételi vizsgája.

7844/AIa.

Hivatalnoki, vagy hivatalnok gyakornoki állásra pályázó, de hiányos iskolai képzettséggel bíró egyének hivatalnokká szóig, rendtartás 8. §-a értelmében csak kivételesen és csak külön felvételi vizsga alapján nevezhető ki. A vizsgára rendszerint csak az intézet szolgálatában álló oly alkalmazottak bocsáthatók, kik a felvételi vizsgálatra feltétlenül szabott iskolai minősítéssel bírnak és szorgalmuk, valamint maguk tartása által kivételes figyelembe vételre érdemeket szereztek. Szóig, főnök utján az üv. ill. ezen által az ig.-hoz bélyeges kérvényt kell benyújtani.

Magyar nyelv és irodalom.
Német nyelvre és viszont fordítani.
Egyetemes és hazai történelem.
Földrajz. Alkotmánytan hazánk közigazgatási szervezetével.
Mennyiségtan. Kereskedelmi számtan.
Természettan. Fém, hang, hőtan és delejesség.
A vizsga szóbeli és írásbeli. (1 éven belül.) Pótvizsga nincs.
1887. augusztus 18.

Ludvigh Gyula
elnökigazgató.

*) A vasúti tisztképző tanfolyam 333/1887. m. kir. közm.- és közl. min. sz. alatt iktatott felséghozzájárulás ügyirata, — noha selejtezve nem lett, — a legszorosabb kutatás ellenére a m. kir. Orsz. Levéltárban nem található.

53. számú Hirdetmény.*)

ö császári és királyi Felségének Bécsben f. évi január hó 15-én kelt legfelsőbb elhatározása alapján, közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszter ő nagyméltósága az összes hazai vasúti vállalatok hozzájárulása mellett a f. év szeptember elsejével tisztképző tanfolyamot létesít, melynek célja és feladata azon egyének elméleti kiképzése, kik a vasúti vállalatoknál a forgalmi és kereskedelmi szolgálatban, mint hivatalnokok alkalmazást kívánnak nyerni.

A tanfolyamon a következő kötelező tárgyak fognak előadatni: u. m. 1. vasúti technológia, 2. távirda-szolgálat, 3. forgalmi szolgálat, 4. kereskedelmi-szolgálat, 5. vasúti földrajz, 6. vasutügy története, 7. vasúti jog és törvényisme., különös tekintettel a hazai alkotmány és közigazgatás szervezetére, 8. kereskedelmi számtan és vasúti, 9. kereskedelmi árúism.: nem kötelező 1. német, 2. francia.

A tanterv szerint az előadások hetenkint összesen 30 órára terjednek s délután 3 órától esti 8 óráig tartanak.

A tanfolyam hallgatói:

a) nyilvános, rendes hallgatók,
b) magántanulók és
c) nyilvános rendkívüli hallgatók.

Nyilvános rendes hallgatók első sorban azok, kik a részes vasúti vállalatok által, mint ilyenek felvételre ajánltatnak, másodsorban pedig azok, kik a tanfolyamra önként beiratkoznak, s az előadásokat az egész tanéven át *rendesen hallgatják.*

Magántanulók azok, kik akár mint üzletgyakornokok, akár mint díjnokok a vasúti vállalatoknál már tényleg szolgálatban állanak, s a tanév kezdetén, — vagy annak folyama alatt, — elöljáró vasutigazgatóságuk által a tanfolyam igazgatóságánál, a felsorolt tantárgyakból zárvizsgálatra leendő bocsátás céljából bejelentetnek.

Nyilvános rendkívüli hallgatók végül azok, kik szintén már tényleges vasúti szolgálatban állanak csak ismereteik gyarapítása végett, vizsgatétel kötelezettsége nélkül, szabadon választható egyes tantárgyakat kívánnak hallgatni. Ezek részére, a tanév végével csak látogatási bizonyítványok adatnak ki.

A felvétel kellékei: Elméleti előképzettség, középiskolai érettségi, vagy vele egyenrangú tanintézet, 18 év betöltése, fedhetetlen előélet, magyar nyelv tudása, magyar honpolgárok, orvosilag megállapítható testi, vagy szellemi fogyatékosságuk nincs. Okiratokkal kell mindent igazolni.

Nyilvános rendes hallgatók 70 forint beiratási és tandíjat, a magántanulók 10 forint beiratási díjat fizetnek. A felvételi vizsgadíj 5 forint, a képesítő vizsgadíj pedig 10 forint.

„Felhívatnak mindazok, akik e tanfolyamba az 1887—8 évre felvételüket kívánják, hogy a fentebbiek szerint okmányokkal ellátva ezen igazgatóságnál (Budapest, VII. Király-utcza 69. sz.) a f. évi július 15-től augusztus 15-ig terjedő időközben személyesen jelentkezzenek, esetleg ezen okmányokat bélyegzett beadvány kíséretében, ugyanezen határnapig nyújtsák be.

Kelt Budapesten, 1887. évi július 8-án.

A vasúti tisztképző tanfolyam
Igazgatóságától

*) Hív. Lap és Budapesti Közlöny 1887. július 12-ki 156. sz.

A Tisztképző Tanfolyam felügyelő bizottsága.

1887—1937-ig.

Lukács Béla államtitkár
Reiszig Ede államtitkár
farádi Vörös László államtitkár
Dr. Schmidt József államtitkár
Dr. Nagy Ferenc államtitkár
Gr. Serényi Béla államtitkár
Dr. Stetina József államtitkár
Dr. Hantos Elemér államtitkár
Tolnay Kornél államtitkár
Dr. Dezsőfy Aurél államtitkár

Gr. Wickenburg Márk államtitkár Dr. Tormay Géza államtitkár
Dálnoki Kováts Gyula államtitkár.

Λ Vasúti Tisztképző Tanfolyam igazgatói:

Oetl Ferenc 1887—1898.
Zay Adolf 1898-1907.
Gonda Béla 1907—1913.
Dr. Barthos Andor 1913—1922.
Dr. Fuhrmann Ferenc 1922—1932.
Dr. Gyulay Aladár 1932—1937.
Dr. Szilagy Zoltán 1937—

TITKÁROK:
1887—1937-ig.

Pálffy Viktor
Dr. Fuhrmann Ferenc
Dr. Rudán Amadé
Dr. Ott János
Dr. Hazay Gyula
Dr. Gyulay Aladár
Bertron Jenő
Dr. Nánássy Béla
Bertron Jenőné
Dr. Szatmáry Ottó
Szalotay Brúnó.

A Vasúti Tisztképző Tanfolyam tanári kara

1887—1937-ig.
(Betűsoros sorrendben:)

Tanár neve:	Tantárgyat ad elő:
Bayer Lajos kir. tanácsos, Ksod. főfelügyelő 1907—1908-ig.	Vasúti anyagkezelés és árú isme. Távírda.
Bartha Domonkos posta- és távírda tiszt 1888—1903-ig.	Vasúti jog- és törvényismeretek.
szigethi dr. Barthos Andor cs. kir. kamarás miniszteri titkár 1895—1903-ig.	Vasúti jog- és törvényismeretek.
szigethi dr. Barthos Andor cs. kir. kamarás miniszteri osztálytanácsos 1905—1922. VI.-ig.	

Bartha Miklós mérnök
1937—
Bárány Béla máv. főfelügyelő
1921—1937.
dr. Csapiáros Géza máv. titkár
segédtanár 1912—1914.
dr. Csapiáros Géza máv. titkár
segédtanár 1912—1921.
dr. Csapiáros Géza máv. titkár
segédtanár 1912—1921.
dr. Csapiáros Géza máv. igazgh.
rendes tanár 1921—1937.
vitéz dr. Csia Sándor máv. főor-
vos, máv. főtanácsos
1936. I.—1937.
Daróczy László máv. főintéző
1932. II.—1937.
Dezső Károly főfelügyelő
1937—
dr. Dezsőffy Aurél miniszteri
s. titkár 1931. IX.—1937. I.-ig.
Doletskó Ferenc Ksod. főfelügyelő
1887—1907-ig.
Fendt Ottó máv. főellenőr
1893—1913-ig.
Ferenczy Benő máv. főell. ill. fel-
ügy. segédtanár 1888—1889.
Ferenczy Benő máv. főell. ill. fel-
ügy 1888—1913.
Frank Ottó máv. főmérnök
1912—1921-ig.
Frank Ottó máv. főfelügyelő
1921—1935-ig.
Frankendorfer Alfréd főfelügyelő
1937—
Friedl Károly máv. felügyelő
1921—1924-ig.
Fontaine Emil kir. tanácsos, máv.
felügyelő, segédtanár
1902— 1919-ig.
dr. Gáspárdy Elemér miniszteri
osztálytanácsos 1913—1921-ig.
Hajnal Vilmos máv. felügyelő
1893—1907-ig.
Hajnal Vilmos máv. főfelügyelő
1903— 1905-ig.
dr. Halász Ferenc máv. titkár
felügy 1911—1924-ig.

Távírdaszolgálat.
Vasúti anyag- és árúismerete.
Vasúti földrajz és történet.
Pénztári szolgálat és számv.
Német nyelv.
Német nyelv.

Egészségügyi szolgálat.
Forgalmi szolgálat.
Árúkezelés.
Vasúti jog- és törvényismeretek.
Kereskedelmi anyagismeretek.
Forgalom II. (állomás kocsiszol-
gálat).

Kereskedelmi szolgálat.

Vasúti földrajz és történet.

Vasúti biztosító-berendezések.
Vasúti építmények és berede-
zések.
Állomás- és kocsiszolgálat.
Pénztári szolgálat és számv.

Német nyelv.
Vasúti földrajz és történet.
Vasutügy története.
Vasúti közigazgatás.
Vasúti fuvarozási jog és árúk.

Hauser Nándor osztrák-magyar államvasuti felügyelő 1887—1902.
Hámori Imre máv. főtiszt 1936. IX.—1937.
Herde Jenő máv. főfelügyelő 1921—1932. II.-ig.
dr. Horváth Géza orvos, máv. segédfogalmazó 1889—1892-ig.
Heger László felügyelő 1924—1937.
dr. Jeckel Tibor máv. mérnök 1935—1937.
Jelenik Ede máv. főellenőr 1887—1889-ig.
dr. Karakas Miklós orvos, máv. fogalmazó 1935. I.—1936. I.-ig.
Karsay László máv. felügyelő 1929—1937.
Kádár Gusztáv, máv. főfelügyelő 1906—1921-ig.
Kerékjártó Gyula Ksod. főmérnök 1908—1921-ig.
dr. Kerkápoly Iván tanácsos 1937—
Koszits Szilárd máv. főellenőr segédtanár 1909—1913-ig.
Koszits Szilárd máv. felügyelő 1913—1921-ig.
Koszits Szilárd máv. főfelügyelő 1918—1921-ig.
Köberl József máv. főellenőr 1893—1913-ig.
Köberl József máv. felügyelő 1913—1921-ig.
dr. Körös Márton ügyvéd, máv. felügyelő 1912—1921-ig.
dr. Ladányi Dezső miniszteri osztálytanácsos 1922. IX.—1931. IX-ig.
Laky József máv. főmérnök segédtanár 1934. IX.—1935. IX.
Laky József máv. tanácsos rendes tanár 1935. IX.—1937.
Losonczy Lajos miniszteri titkár 1905—1907-ig.
Mándy Lajos miniszteri titkár 1887—1895-ig.

Forgalom I.
Különleges szakoktatás.
Forgalom I.
Közegészségtan.
Távirda szolgálat.
Vasúti biztosító-berendezések.
Vasúti földrajz.
Egészségügyi szolgálat.
Pénztári szolgálat és számv.
Vasúti építmények és berendezések.
Vasúti anyagkezelés és árúism.
Vasut-földrajz és történet.
Állomás és kocsi-szolgálat.
Állomás és kocsi-szolgálat.
Forgalmi szolgálat.
Német nyelv és Távirda.
Távirda szolgálat.
Vasúti fuvarozási jog és árúkezelés.

Vasúti jog- és törvényismeretek.
Vasúti építmények és berendezések.
Vasúti építmények és berendezések.

Francia nyelv.

Vasúti jog- és törvényismeretek.

Mátray Elemér máv. főellenőr
1889—1909-ig.
Mátray Elemér máv. felügyelő
1909—1912-ig.
Mátray Elemér máv. főfelügyelő
1912—1921-ig.
Mátray Elemér miniszteri tanácsos, máv. igazgató 1921—1923-ig.
Méhely Pál máv. főellenőr, majd felügyelő 1887—1909-ig.
Méhely Pál máv. főfelügyelő
1909—1912-ig.
Méhely Pál udv. tanácsos, máv. igazgató 1912—1921-ig.
Mocskonyi Brúnó Ksod. hivatalnok 1911—1914-ig.
Mocskonyi Brúnó Ksod. főellenőr
1914—1918-ig.
Mocskonyi Károly máv. ellenőr
1888—1912.
Mocskonyi Károly máv. főfelügyelő 1912—1916-ig.
dr. Müller Miklós máv. felügyelő helyettes tanár az
1923—1924. tanévben,
dr. Müller Miklós máv. felügy. ill. igazgh. 1927—1937.
dr. Nánássy Béla máv. felügyelő
1925—1937.
dr. Oláh Gyula orvostudor
1896—1917-ig.
Oetl Ferenc ny. miniszteri tanácsos, tanfolyami igazgató
1887—1903-ig.
dr. Olgyay Kálmán miniszteri s. titkár 1900—1914-ig.
dr. Olgyay Kálmán miniszteri osztálytanácsos 1911—1921-ig.
dr. Pallay Sándor máv. felügyelő segédtanár 1913—1917-ig.
dr. Pallay Sándor máv. főfelügyelő rendes tanár 1917— 1935.IX.-ig.
Pálóczy Lipót főreáliskolai tanár
1887—1893-ig.
dr. Péczeli Pál főintéző
1937—
Rácz Sándor posta- és távírda tiszt
1887—1893-ig.

Kereskedelmi szolgálat.
Vasúti üzletszabályzat és árúkezelés.
Vasúti fuvarozási jog és árukezelés.
Vasúti díjszabás.
Kereskedelmi szolgálat.
Vasúti díjszabás.
Díjszabási ügy.
Vasúti díjszabás.
Díjszabási ügy.
Forgalom I.
Forgalmi szolgálat.

Vasúti díjszabás.
Vasúti díjszabás.
Vasúti díjszabás.
Egészségügyi szolgálat.

Német nyelv.
Kereskedelmi számtan és vasúti könyvviteltan.
Pénztári szolgálat és számviteltan.
Egészségügyi szolgálat.
Egészségügyi szolgálat.
Francia nyelv.
Pénztáriszolgálat és számvitel.
Távírda szolgálat.

Reichl Ignác posta- és távírda felügyelő 1893—1921-ig.
Récsey Emil máv. főmérnök 1907—1917-ig.
dr. Róbert Ödön máv. főfelügyelő 1921 1924.
dr. Róbert Ödön máv. főfelügyelő főtanácsos 1921—1933-ig.
Solti Béla máv. főfelügyelő 1924—1929-ig.
Speidl Bódog máv. főmérnök 1887—1906-ig.
Stróbl Vilmos máv. felügyelő helyettes tanár az 1925—1925. tanév.
Stróbl Vilmos máv. felügyelő 1928—1937-ig.
Sromszky Lajos máv. főfelügyelő h. tanár 1923—1924. tanévben.
Sulyok Imre máv. ellenőr 1905—1909-ig.
Sulyok Imre máv. főellenőr 1909—1912-ig.
Sulyok Imre máv. felügyelő
dr. Szathmáry Ottó felügyelő 1937—
1912—1916-ig.
dr. Török Gyula máv. titkár 1921—1924-ig.
dr. Török Gyula máv. felügyelő (tanácsos) 1924—1937-ig.
Trozonyi Ferenc máv. íőellenőr 1912—1921-ig.
Ujhely Géza máv. főellenőr 1907—1910-ig.
dr. Vásárhelyi Béla miniszteri s. 1937. januárjától.
fáradi Vörös László miniszteri osztálytanácsos 1887—1893-ig.
Vörös Zoltán máv. főellenőr 1909—1912-ig.
Vörös Zoltán máv. felügyelő 1912—1925-ig.
Wolter Ede máv. főellenőr segédtanár 1913—1918-ig.
Wolter Ede máv. főfelügyelő rendes tanár 1918—1828-ig.
Zachár Gyula felsőkereskedelmi iskolai tanár 1887—1903-ig.

Távírda szolgálat.

Francia nyelv
Vasút fejlődésének története.
Vasúti díjszabás.
Pénztári szolgálat és számv.
Vasúti technológia.

Állomás és kocsiszolgálat.
Állomás és kocsiszolgálat.
Vasúti díjszabás.
Kereskedelmi szolgálat.

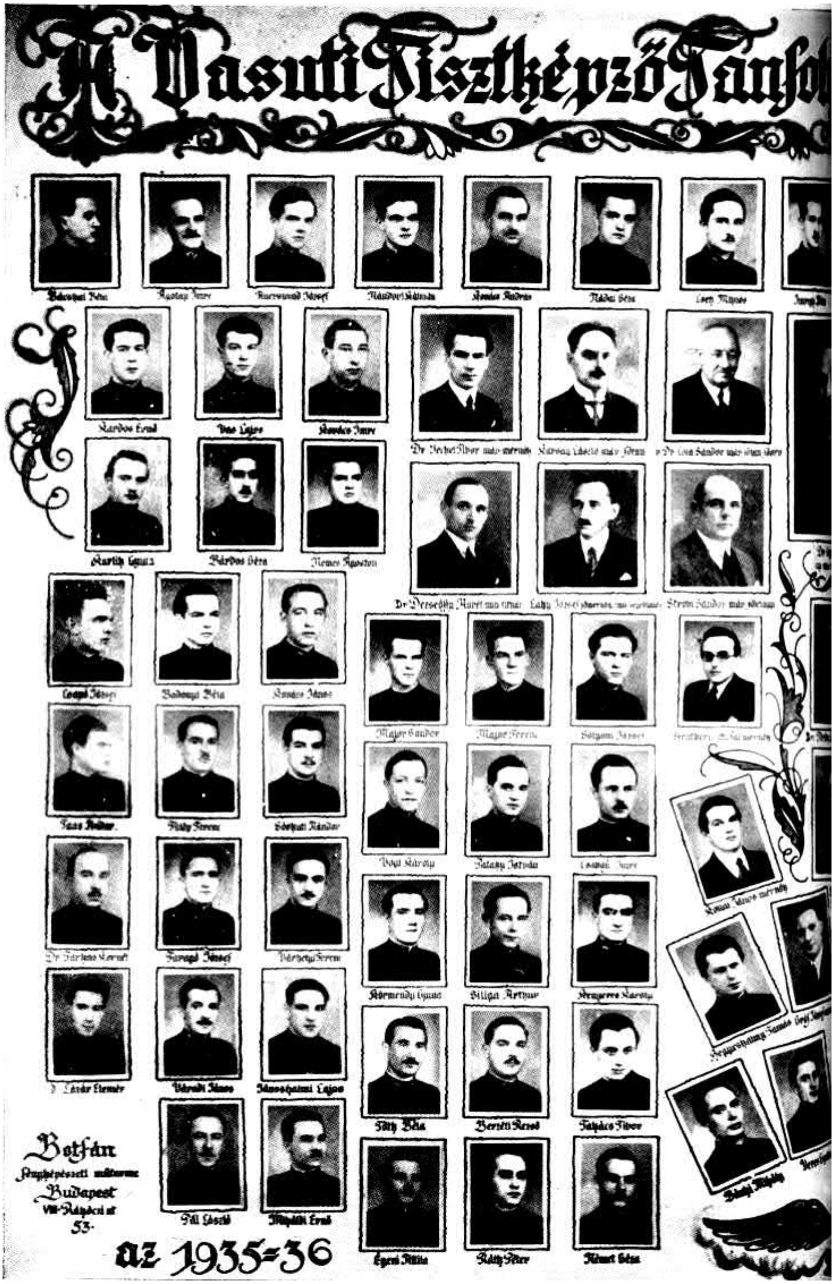
Vasúti díjszabás.

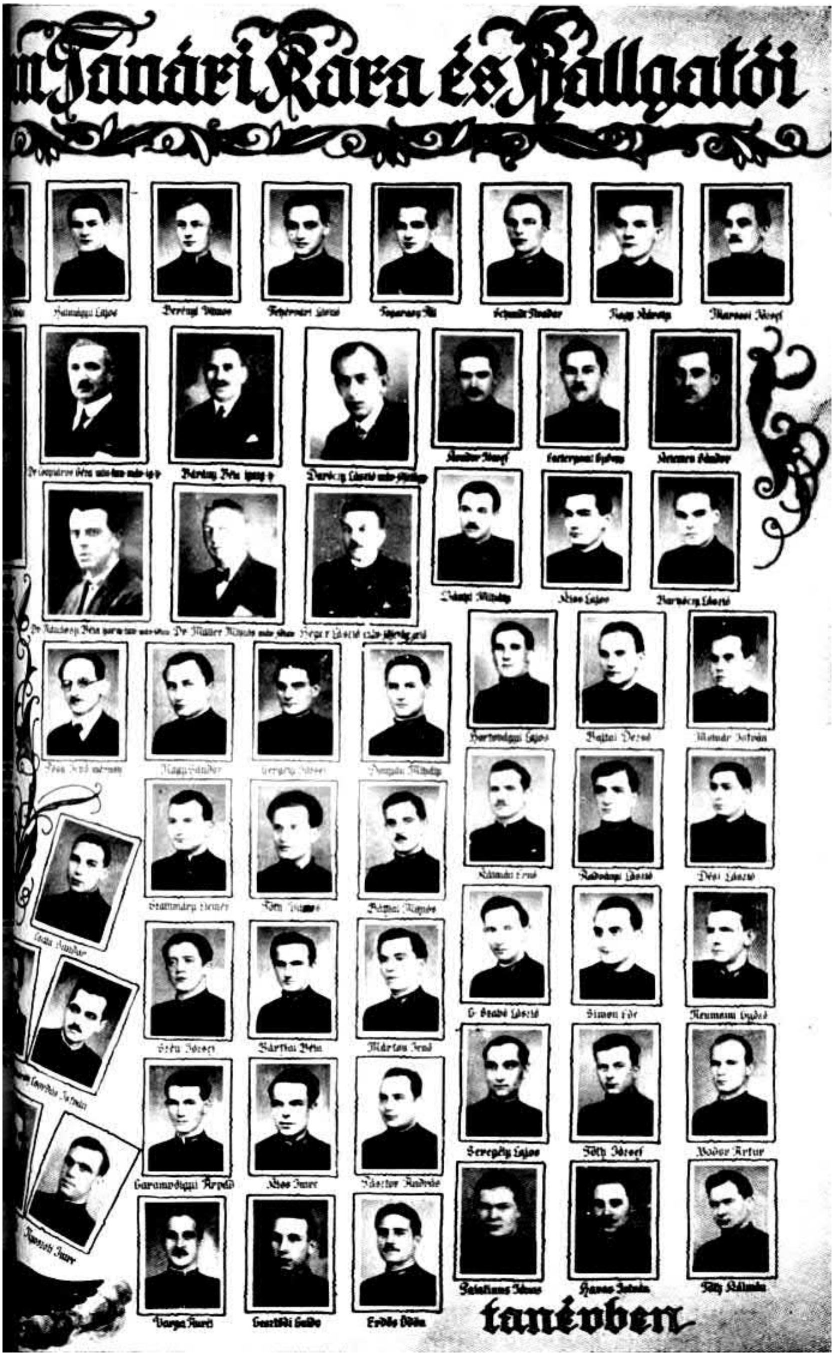
Német nyelv.
Díjszabási ügy
Vasúti földrajz.
Vasúti földrajz és történet.
Vasúti földrajz és történet.
Vasutügy története.
Vasúti jog- és törvényismeretek.
Vasutügy története.
Vasúti üzletszabályzat és árúkezelés.
Vasúti fuvarozási jog és árúkezelés.

Forgalmi szolgálat.

Állomás és kocsiszolgálat.
Kereskedelmi számtan és vasúti könyvviteltan.


A VASUTI TISZTKÉPZŐ TANFOLYAM ELSŐ TANÁRI KARA.
OETL FERENCZ MINIST. TANÁCSOS URNAK MINT IGAZGATÓJUKNAK EMLÉKÜL A TANÁRIKAR.


A Vasuti Tisztképző Tanfo
az 1935=36
Botfán
Budapest


...n Tanári Kara és Hallgatói
tanévben



Mácsi A. felv.

Az állami tisztképző tanfolyam díszőrsége az országzászló alatt.

Fővárosunk szívében, a nemzeti vértanúk vérével szentelt Szabadság-téren áll a Revíziós Liga gondolatából a magyar nemzet szimbolikus zászlaja.

Fájdalmas, de reménykedő emlékeztetőül — félárbócon leng az a háromszínű nemzeti lobogó, Trianon igazságos megváltoztatásáig.

Az ország jövendője — a magyar ifjúság, közép- és főiskolások, cserkészek, intézetek és egyletek tagjai felváltva állanak díszőrséget a: ország zászlajánál és időnkint ünnepélyesen hódolnak az emlékezésnek.

Képünkön az államvasutak ifjúsága, a tisztképző tanfolyam hallgatói díszőrsége és emlékünnepélye látható, amelyet nagy érdeklődéssel figyelmez összegyűlt közönség.

A VASÚTI TISZTKÉPZŐ TANFOLYAM HALLGATÓINAK NÉVSORA

Alpern Henrik
Andrássy Péter
Balaton Károly
L. Bárdos Ede
Bednarik Lajos
Benedek Antal
Benkár Géza
Berger Lipót
varbogyai Bogyai Aladár
ifj. Böhm Mihály
Brandenburg József
Bruck Miksa
Brunner József
Cenner Kálmán
Clementis Viktor
Cornides Viktor
CSIA OSZKÁR
Cziráky Ferenc
D. Dióssy Kálmán
Engl László
Érdős Dezső
Errse Sándor
Faller József
Farkas József
Fehér Vilmos
Főrstner Elek
Frank Béla
Frank Ignác
Fridrich Vilmos
Friedl Károly
FRITZ BÉLA
ifj. Gábriel Frigyes
Gebhard Márton
Gerencsér Dezső
Gombos (Goldfried) J.
Haag Dezső
Harrer Adolf
Hegedűs Zoltán
HELLER MIKSA
Heuszler Béla
Hoffmann Sándor
Janisch Ottó
Karcsay István Valér
Kinczler Márkus
Kóber János

Korsitzka János
Kováts Imre
Kováts Ödön
Köblös Dezső
Krausz Gyula
Kurtsay Gyula
Lantos Antal
Leyrer Károly
Libics Mihály
ifj. Lichtenstein Lajos
Lintner Géza
Lustsek Sándor
Márczy Róbert
Matuska Kálmán
Mocsári József
Moskovits Sámuel
Mustos Gyula
NAGY ÁRPÁD
Nagy Ferenc
Németh János
(NTeugeberen Zsigmond
Ninger József
Pálmay Károly
Papp László
pásztor (Pollák) József
Pleva Károly
Póka Béla
Pozdech Gyula
Puschmann Alajos
REINER ÖDÖN
Ring Izidor
Róth Árpád
Sáffrány Imre
Sarkady Gyula
Scheiber Mór
Scholcz Győző
Schönfeld Adolf
Schönstein Miksa
Steller Károly
Szalay Géza
Szász János
Szirmai István Manó
Szűcs Kálmán
Szűcs Samu
Tok Kálmán
Tóth Lajos
Tömösváry Lajos
TURCZER HENRIK
Turtsányi Pál
Ujhely Géza
Varga Sámuel
VASVÁRI MIKSA
Vecsei Károly
Veress Ferenc
Viecsorek József
Weisz Ede
Zádor Alajos
Zajicsek Kornél
Zborovszky Béla

MAGÁNTANULÓK:
Barna Antal
Fischer Dávid Dezső
Mátrai Vilmos
Missa János
Nadányi Soma
Uray Mór

RENDK. HALLGATÓK:
Lemhányi Bálint Hugó*)
Nagy István**)
nem minden tárgyból, hanem csupán:
*) Keresk. számtan, vasúti könyvvitel.
**) Vasúti tech. Forgalmi szóig. Kersk. számt. Vasúti könyvvitel tantárgyakból szereztek képesítést.

A nagy betűsek a m. kir. közmunka és közlekedési miniszter úr Öméltósága 1889. február 5-én kelt, 3088. sz. rendeletével, mint a legjobb sikerrel „dicsérettel képesítettek“ egyenkint öt drb. 10 frc-os aranyat kaptak

1888—1889. tanév.

Aburgyán Károly
Almásl Antunovics
Atlasz Vilmos
Balogh János
BALOG JÓZSEF
Bargar Emil
Benedek Antal
BÍRÓ SÁNDOR
Bónis István
Boszkovicz Lajos
Czenner Kálmán
Csillag Ferenc
Csontos Jenő
Dippold Mihály
Eötvös József
Erdélyi Mihály
Faller László
Fodor Dávid
Földessy Ödön
Frank Ignác
Gaál László
Giurnisevich Ferenc
Sim. GONDA JÓZSEF
Haag Rezső
Haagh Sándor
Hochfelder Márton
HOLÉCZY JÁNOS
HOLCZWEBER ANDOR
Jusztusz Mór
Kálmán Samu
Kanics Vince
Keszler Ferenc
Komlósi Béla
Kováts István
Kronier Sándor
Kuba Károly
Lámer János
Láng Sándor
Lingsch János
Lovászi Bódog
LOSSTEINER KÁROLY
Marion Lajos
Moskovics Samu
Markovics Samu
Nedoma Albin
Neubauer Ernő
Papp János
Prépostfy István
Reál Gusztáv
Rhéner Elek
Ruszvln Kálmán
Bcheiber Lajos
Shcmarl Bernát
Stuchán Gyula
Szántó László
Szenktirályi Béla
Szilágyi András
Szóld Jakab
Tosmán Kálmán
Turiák Imre
Varga Samu
Zarkoczy Béla
ZSENYEI ERNŐ

1889—1890. tanév.

án
Joáchim
Bertalan
ek Péter
György
n Dávid
ula
Lipót
zsef
sigmond
Sándor
d Mihály
zi Ferenc
Gyula
éla
Ferenc
Béla
Milutin
kos
Viktor
ladár
Bódog
de
yula
ntal
Árpád
erenc
Kreycsir József
Kriwald Sándor
Haty Adolf
Herrnfeld Gyula
Heuter Ferenc
Hofmann Ágost
Horváth István
Huber Ernő
Huszár János
Imre Árpád
Jakab Emil
Janik Béla
Jánosi Pál
Jordán Richard
Juki Károly
Jung Márk
Kardhordó László
Károly József
Keller Sándor
Keszler Ferenc
Kiss Albert
Kiss Lajos (kalocsai)
Kiss Lajos (szomb.-hely)
Klein Izidor
Kis (Klein) Jakab
Komáry Gyula
Kászony (Konn) Imre
Kohn Zsigmond
Korányi Ignác
Kovács István
Kovalcsik Arnold
Kremnitzky Lajos
Krey Gyula
Kurcz Lipót
Mátéffy Lajos
Márffy József
Markovitcs Pál
Melion Mór
Metz Rudolf
Molnár Kálmán
Neogrády Jenő
Neumann Ignác
Noll Jakab
Nyiry Ferenc
Pap István
Papp László
Pártay Aladár
(Peuker) Pártos Miksa
Pávay (Vájná) Elek
Peitz Józef
Perlaky Lajos
Prémesberger Béla
Pongur Lajos
Rácz Gusztáv
Rácz Jenő
Regner Károly
Reichárd Sándor
Reichstein Antal
Reitter Alajos
Ringhoffer István
Riszdorfer Imre
Róos Ármin
(Schácherl) Szántó Zs.
Schamovetz Alajos
Schieszk Antal
Schlesinger Miksa

(Schwarz) Fekete K.
Seidel György
Sommer Aladár
Stéfán Vazul
Sulyok Imre
Szabó Bálint
Szabó Kálmán
Szakái Pál
Szakmáry Zoltán
Szalay Elek
Szöllösy Jenő
Szvoboda Lajos
Teichengráber Kornél
(Tenczer) Tölgyes Fr.
Tóth Árpád
Ürge Antal
Varga Károly
Varga Nándor
Veér Ferenc
Wahl Ignác
Wanka Ferenc
Windt István
Wittchein Quidó
Wuits Miliva
Zoltáni Ákos
Zsálud Ármin
MAGÁNTANULÓK:
Bácskái Dezső
Bánó Dezső
Banovits László
Bezák Ferenc
Bilinszky János
Csányi István
Demeter Lajos
Eckstein Miksa
Eissen József
Fischmann Sándor
Friedl Lajos
Fránkl Barnabás
Goldberger Ignác
ifj. Gajzágó István
Graff Antal
Gróda Sándor
Groszmann Kálmán
Hepp János
Hirschler Izidor
Kertész Péter
Kovács Gyula
Körösi Márk
Kümerle Ármin
Lukács Pál
Makutz Gyula
Marovich Elek
Moczenauer Lajos
Nottny János
Orbán Ferenc
Pépesek István
Perczel István
Postl Károly
Rácz Albert
Réhling Ferenc
Rihmer Tivadar
Rothauser Dávid
Roeszler Pál
Sáhin Izsák
Sándor Ferenc
Schiller Géza
Schmal István
Séder Béla
Sire Ferenc
Stabiszewszki Leó
Stánits Károly
Stein Bemát
Szabó János
Szabó György Kornél
Szabó Nándor
Sztankóczy Dezső
Teazer Nándor
Tomp András
Tóth János
Tóth József
Újhelyi Béla
Uray Endre
Vajda János Miksa
Vida Gyula

1890-1891. tanév.

Adamik Mihály
Albert János
Almay Károly (t)
Andrássy Géza
Anesini Tivadar
Bartha Sándor
Berczelly Gyula
Bíró Ignác
Bleier Béla
Bodonyi Károly
Bosányi Leó Lajos
Bujdosó Pál
Csajághy István
Csányi István
Csengeri Kálmán
Csiszár Géza
Csiszér Géza
Csuka György
Czinder Antal
Demeter Sándor
Dittert Benedek
Dömök Antal
Duschek Vilmos
Ehrlich Béla
Eördögh Előd
Erős Lajos
Fedor István
Fehér Károly
Fekete István
Fischer Zoltán
Fleischer Sámuel
Friemann Gyula
Freund Sándor
Friedmann Lipót
Fürst Jakan
Gersy József
Grosz Miksa
Groszmann Kálmán
Grünfeld Albert
Gudra Gyula
Haasz Leó
Haffner Géza
Halmágyi Endre
Heindl Pál
Him Mór
Holéczy Sámuel
Homm Gusztáv
Hoselitz Mór
Hupka György
Istók György
Izmay József
Jávorszki Béla
Jelenovitz Dániel
Jóny Gyula
Keszler Gábor
Király Béla
Kirschner Béla
Klein Frigyes
Kohn Ármin
Kohn Rezső
Kolumbián Pál
Kondor Béla (t.)
Konkolics József
Kovács János
Kovalik István
Kökényesdy János
Kőnig Rezső
Körfy Andor
Kertész Jak. (Krautblatt)
Lamberger Márk
Landaú Alajos
Merk Albert
Metzmer Miksa
Michaelis Vilmos
Moskovits Imre
Müller Lajos
Nevelits Kálmán
Obál László
Pájer Árpád
Pénzes László
Pogáts Aurél
Pogátsa Mihály
Pollák Bemát (meghalt)
Porscht Vilmos

Potincza Lajos
Preiser Károly
Prohászka Antal
Purr Lajos
Rády Lajos
Reiner János
Riemer Adolf
Rólik János
Roszner Lajos
Rothmann Adolf
Rummer Dezső
Saáry Emil
Scháffer Sándor
Schermann János
Schmidt László
Schubert Gyula
Schuller Mihály
Schwarcz Adolf
Sebestian Lajos
Sebestyén István
Sebők Béla
Seydl Ödön
Simák Tamás
Somogyi János
Soó Ernő
Sperger József
Stáhly Ödön
Stankovits Gyula
Starek Nándor
Stein Gyula
Szabolcsi Antal
Száz Sándor
Szél Gyula
Takács József
Takáts Lajos
Tarjányi József
Tauffer Gyula
Techert Gyula
Tornya Károly
Trávnik Gábor
Uhr Arnold
Venetianer Salamon
Verbovszky József
Vermes *Gyula Jenő (nk.)*
Világfi Miksa
Visnyi Samu
Volák Gyula
Weinberger Manó
Weisz Viktor
Zékán János
Zipek Jenő
Zonfaly Károly
MAGÁNTANULÓK:
Angéli Izidor
bátori Apor András
Balogh Kázmér
Barthánusz János
Báthori Miklós
Baumgártner Ferenc
Bezerédy Ábel
Birke Károly
Bleuer Viktor
Blum Károly
tunyogi Csapó Károly
Csipkés Gusztáv
Császtai Károly
Czehula Emil
Czukelter Gábor
Czukermandel Adolf
Danzinger Sándor
Doucha Czelesztin
Faludi Béla
Farkas József (nk.)
Fodor Aladár
Gamma Rezső
Gresznarijk Aladár
Gr oda Kajetán Gyula
Gross Sámuel
Grünfeld Dezső
Guttmann Dávid
Kennel *Róbert (nk.)*
Hosszú Tamás
Hrubesch Ferenc
Jánszky Jenő László
br. *Jovits Sándor (t.)*
Jung Márk
Jusztucz Dávid
Kellner János
Kis Vince (t.)
Klein Ignác
Kohn Ferenc (t.)
Kolbai Ferenc
Roller Ede Frigyes
Kovács Samú
Kozma Lsászló
Kozsdi Andrdás
dr. Kummer Rezső (t.)
Laib Hugó
László György (t.)
Lorber József
Lustsek István
Magasitz József
Mailin Camilló (t.)
Máthé János
Mautner Jakab
Mayer Adolf
Menyháard Béla
Messinger József
Mispál Lajos
Mohay Ádám
Morvái Vilmos
Nemes Emil
Newerkla Ferenc
Ney Izsó
Novotny Jenő
Oláriu Gergely
Pajerl István
Pád István
Párducz Rezső
Patloch József (t.)
Pávay (Vájná) Elek
Ferényi (Pislstl) Rezső
Peschkó Gyula
Polják Ignác
Pongrácz Antal
Regner Károly
Reiner Vilmos
Rohs Károly
Róth Árpád
Salacz Kálmán
Schlesinger Gyula (t.)
Schmidt Károly
Schőnstein Ármin
Schwarcz Dávid
Schwarczenber Jakab
Simon Mihály (t.)
Skutecky Béla
Stráner Károly
Sülle József
Szobolszlay Béla
Szutor Ferenc
Taar Sándor
Tárnok Ferenc (t.)
Tichy Káiroly
Tomidé Márk (kilépett)
Trozonyi (Unger) Ferenc
Ümössy Jenő
Vágner Káiroly
Válentiny József
Weil Sámuel
Weisz Gyula
Wittchen Guidó

1891—1892. tanév.

Adler Gusztáv
Arányi Vilmos
Asztalos János
Babla Ferenc
Bartkó Vilmos
Básztits György
Bauer Andor
Bauer Károly
Báyer Gyula
Bejek Miklós
Berczelly József
Bessenyei Boldizsár
Biehler Gábor
Binder György
Bíró Árpád
Bittsánszky Géza
Boleschka Ferenc
Bomerszbach Gyula

ifj. Boros Ferenc
Boross Mihály
Bossányi György
Bölcskei Andor
Bren Béla
Breuer Ármin
Buda Kálmán
Busits József
Búzás László
Csapp Ferenc
Csernák Soma
Csiszér Gábor
Deszkás Miklós
Dobál Lajos
Drecksler Fülöp
Duchon István
Duschel Károly
Ehrenreich Henrik
(Eichhorn) Fodor Ármin
ifj. Erdősi Károly
Farkas Lehel Attila
Ferincz Ferenc
Flesch László
Fridii Lajos
Fridrik Barna
Fried Fülöp
Frieder Mór
Friedmann Ignác
Führer Jakab
Gáli János
Gámán Gábor
Glaser Bertalan
Goldstein Mór
Goldstein Sándor
Grauza János
Grossberger Ármin
Grossmann Ödön
Haas Ernő
Hárnik Simon
Hauptmann Kálmán
Hecht Samu
Hell Antal
Heyder Ágost
Hilberth Rezső
Horváth Géza
Horváth Imre
Horváth Sándor
ifj. Hörk Pál
Hrabje Ferenc
Hrecska László
Húsz Hugó
Hutflusz József
Hvaszta Béla
Illenberger Rezső
Imre Andor
Jilly Béla
Juhász Márton
Kálmán Ferenc
Kalmár Ákos
Karlinszky Béla
Keczely György
Kern Antal
Kiár István
Kmoskó Béla
Koblisegh Emil
Koncz Imre
Ktoneczny József
Kopasz Mátyás
Kopeczek János
Koterschal Rezső
Kovács Kálmán
Kovács Sándor
Kozáry Kálmán
Koppich Jenő
Kövesdi Gyula
Kreutzer Vilmos
Kristóffy Kálmán
Kristsóry Zoltán
Kokas Lajos
Kubányi Gyula
Kubek György
Kurucz Károly
Kutscha Lajos
Lányi Imre
Lechner Ágoston
Leichter József
Major János
Mamitza János
Marinovits Szilárd
Marton Pál
Matuskovits Miklós
Melles (Jakab) Lajos
Mihálka Pál
Molnár Kálmán
Münzberg Gusztáv
Neirurer Károly
Novák Jenő
Novotny Károly
Pálfy István
Peischl Antal
Pépa János
Perina János
Péry Gyula
Philimon János
Putz Sámuel
Quetsch Ágoston
Quoilin Rezső
Rajskovits Vilmos
Rapcsányi Sándor
Réhling Ferenc
Reinitz Rezső
Reismann Fülöp
Révai Richárd
Richter Viktor
Rimanóczy Ferenc
Rosenfeld Vilmos
Rótt Zsigmond
Rózsa Ambrus
Sóhleifer Imre
Schmidhofer István
Schmidt Károly
Schmiedeg Jenő
Schrantz Lajos
Seemann Lajos
Silberer Sándor
Simonies Mihály
Singer Lipót
ifj. Skrabala Antal
Solti Béla
Sonnenfeld Béla
Sonnenfeld Jenő
Spitzer Jakab
Stein Mór
(Steiner) Domokos Fér.
Steiner Gusztáv
Steiner Izidor
Strowski Lajos
Szabadi Károly
Szabó Albin
Szabó Ferenc
Szabó Kálmán
Szabó Károly
Szadanovszky Lipót
ifj. Szeghő Géza
Szemán Mihály
Szent-Andrássy Árpád
Szépkúty Mihály
Szépréthy Andor
Szilágyi József
Szokolay Geró
Tajthy Zoltán
Tápay Károly
Teitelbaum Gyula
Temesvári Albert
Ternyey Árpád
Tóth Péter
Török Albert
Török Zoltán
Trón Lajos
Ilrichshofer Ferenc
Váhl Géza
Varga Jenő
Vass Oszkár
Vermesy Gyula
Végh Rezső
Viola Béla
Waltner József
Warga László
Weber Géza
Weisz Frigyes
Weisz Ödön
Weisner Antal
Wimmer Ede
Winkler Ármin
Wolf Lstván
Zákits Jenő
Zámbolt Kálmán
Zellinger Rezső
Zibritzky Antal
Zoltán Albert

Zsagri László

MAGÁNTANULÓK:

Ady Sándor
Aradszky Joachim
Barnaky Dezső
Bartha Gerő
Beck Géza
Bernhardt János
Bódy Gyula
Boksay János
Böckel Árpád
Bucsa József
Csiby József
Demeter Sándor
Dobó L. Szilárd
Fabók Albert Rudolf
Fábry Endre
Fáy Barnabás
Ferenczy László
Fischer Adolf
Fodor Vilmos
Frank János
Freund Manó
Friedrich Ferenc
Fülöp Mózes
Gáy Ferenc
Goldhauer Miksa
Grünwald Simon
Gubácsy Endre
Győrfy Imre
Hackler Ernő
Hoch Manó
Joachim Ferenc József
Juhász Gyula
Kádár János
Kalászy Géza
Kasza Pál
Katz Miklós
Klein Emil
Klein Ferenc
Klein Vilmos
Kliment Endre
Kmetykó Gyula
Koréin Vince
Kósa Lajos
Kovács Jakab Jenő
Kovács Lajos
Kovács Miklós
Krausz Jenő
Kreitler Frigyes
Kreycsir József Ferenc
Kucsera Mihály
Lász Károly
László Imre
Lengyel Károly
Littke István
Lyubics Károly
Lichtscheidl Ferenc
Medgyesi Géza
Mellus Jákó Lajos
Michalek József
Mohaupt József
Mold József
Mórász Sándor
Müller József
Nagy Géza
Nagy Sámuel
Nagy Sándor József
Oberhammer József
Országh János
Pap László
Paray László
Peischl Antal
Peschko László
Pintér József
Pokorny Elek
Polásnyi Alfréd
Polónyi Mihály
Popovits Endre
Regéczi Mihály
Rontó Ede
Sandmann Gyula
Schankebatz Albert
Schelnitz Ignác
Schütz József
Skultéty Lajos
Spaldon István
Stefanovits István
Sterba Dezső
Szalontay Ferenc
Szilvásy Jenő
Szlovák János
Szögy Béla
Tavasz Mór
Timkó Lajos
Toldy Lajos
Tury Kálmán
Ulrichshofer Ferenc
Vámos Andolf
Vladár Sándor
Wachmann Vilmos
Walter Emil Dezső
Weidlunger Zsigmond
Weisz Sándor
Willner Ferenc
Zadubán Gyula

1892—1893. tanév.

Ágocs László
Apáthy István
Balay Bódog
Bartha Albert
Beck Ede
Becker Lukács
Bergstein Miksa
Bernátzky Károly
Bobis Károly
Bognár Lajos
Boross Mihály
Botár Bálint
Braunberger Salamon
Bulyovics János
Csacskó László
Csekme Mózes
Cserebó Lajos
Csolsch Miksa
Csordás József
Csukics Emil
Cziszterer Mihály
Detala Béla
Deutsch Sándor
Demányi Arthur
Ebert Sándor
Egry Aladár
Engemayer János
Kőszegi Fangl István
Farkas József
Farkas Sándor
Ferenczy Albert
Filótás Géza
Fischmann Elek
Forberger Ernő
Freund Károly
Freundlich Fülöp
Freundlich Vilmos
Fried József
Gaál Pál
Galló Ádám
Gártner Ferenc
Gérecz Géza
Gerstner Lajos
Gottlieb Dávid
Gödör László
Grau Vilmos
Grósz Samú
Grusz Antal
Grünbaum Mór
Grünwald Lajos
Guttmann Ármin
Haasz Lajos
Hady Antal
Hajder Rezső
Herczegh Jenő
Herczfeld Zsigmond
Herz József
Hoflfenreich Sándor
Hoffmann Lipót
Hoffmann Sándor
Hosszú Antal
Illés Dezső
Jaczkó Endre

Jakab Mór
Jámbor László
Jóna Endre
Jónás Géza
Kaiser Fülöp
Kámpfner Ödön
Kardos Gyula
Kirchlechner Imre
Klein Károly
Kocsis Jenő
Kohn Mór
Kovács Gyula
Kovács Jenő
Kovács József
Kovács Ödön
Kovács Pál
KOVÁCS SÁNDOR
Kovácsek Venczel
Kovácsecs Sándor
Kozacsek József
Kőnig Sándor
Králl Alfréd
KreDuska Lajos
Krumm Rezső
Klein Ferenc
Kusztrich János
Lanv~l Gusztáv
Landau Béla
László János
László Lajos
Lázár Győző
Lévry Lajos
Limbeck Győző
Liszha Gyula
Lőwenrosen Dávid
Lőwinger Albert
Lukács Dénes
Mahrer Pál
Martin Ignác
Matherny Béla
Mayer Antal
Mayersberg Dezső
Mezey László
Mihalovics Pál
Miksa János
Molnár Béla
Müller Hugó
Myskovszky Ödön
Nagy József
Nagy Lajos
Nemhala Albert
Neuberger Kálmán
OBERHOFER IMRE
Onczay Ödön
Papszt Imre
Pártos Zsigmond
Pauer Lajos
Pichler Károly
Pobst Miklós
Pollacsek Lipót

Radély Jenő
Raduczesku Mihály
Reich Frigyes
Reinherimer Béla
Rindauer Ernő
Roskovetz Lajos
Roszner József
Róth Gyula
Róth Mór
Róth Simon
Rózsa Szilveszter
Rurik Nándor
Schapira Miksa
Schéda Ignác
Schimkó Rezső
Schlesinger Adolf
Szél (Schlésinger) Zsig.
Schreiber Izidor
Schultz Ervin
Schwarz Hugó
SCHWARZ TIVADAR
Seregélyesi Ferenc
Spiegler József
Spitzer Dávid
Stark Sándor
Sternberg Jenő
Stössel József
Strauss Aladár
Strausz Miksa
Stupárin Vazul
Svehla Pál
Szedlacsek Ferenc
Szirmay Elek
Szlezák Izor
Szendrey János
Szerváczius Gábor
Ternovits Ödön Lajos
Thiel Miksa
Trautmann Károly
Trinks József
Unger Oszkár
Varga Ignác
Vázsonyi Lajos
Vilcsek János
Weidner Károly
Weisz Márk
Weisz Salamon
Záborszky Ottó
Zettner Ödön

MAGÁNTANULÓK:
Acházc Imre (t.)
babay Bácsy László
Bálint József
Ballla Győző
Bányay László
Bayerl Győző
Bednaic Márton
Blaha János
Blaschka Ernő
Bobleter Károly
Bodnár Béla
Bogdán Mihály
Bokor József Miksa
Borbély Ernő
Bőhm Sándor
Bródy László
BUDAHÁZY JÓZSEF
Császtka Győző
Csegezy Márton
Deutsch Jenő (t.)
Dobrik Bertalan
Einbeck Mihály
Erbesz Ármin
Erdős Ferenc
Erényi Albert
Farkas Géza (vizsg. lem).
Filipasic Vilmos
Fodor Miksa
Forintos Béla
Friedl Mascentius
Frim Gyula
Gomicic József
Grünblatt József (t.)
Guttmann Viktor
Györgyösy Iván
Haak József
Háselmayer Béla
Hazafy Gyula (n. vizsg.)
Herbert Tivadar
Herde Jenő
Horváth Ferenc
Hrecska László
Huber József
Huber László
Hugyecz János (n. k.)
Ifkovics Mátyás
Imreh Sándor
Jankovits Dusán
Jobszt Gellért
Jungmann Sándor
Kaján László
Kanyaró Pál
Kelemen Antal
Kiss András
Klacskó József
Klein *Alajos (n. k.)*
Koch István
Kommá József (n. k.)
Koronki János
Kovács Gyula
Kovács *Jakab (t.)*
Kovács László (t.)
Kreiling Antalfn. k.)
Krivácsy Károly
Kümmerle Ármin (n. k.)
Lárencz Aladár
László *Zsigmond (t.)*
Lindenberger József (nk.
Magyari István

Jakab Mór
Jámbor László
Jóna Endre
Jónás Géza
Kaiser Fülöp
Kámpfner Ödön
Kardos Gyula
Kirchlechner Imre
Klein Károly
Kocsis Jenő
Kohn Mór
Kovács Gyula
Kovács Jenő
Kovács József
Kovács Ödön
Kovács Pál
KOVÁCS SÁNDOR
Kovácsek Venczel
Kovácsecs Sándor
Kozacsek József
Kőnig Sándor
Králl Alfréd
Krenuska Lajos
Krumm Rezső
Klein Ferenc
Kusztrich János
Larrml Gusztáv
Landau Béla
László János
László Lajos
Lázár Győző
Lévry Lajos
Limbeck Győző
Liszha Gyula
Lőwenrosen Dávid
Lőwinger Albert
Lukács Dénes
Mahrer Pál
Martin Ignác
Matherny Béla
Mayer Antal
Mayersberg Dezső
Mezey László
Mihalovics Pál
Miksa János
Molnár Béla
Müller Hugó
Myskovszky Ödön
Na"- József
Na»" Lajos
Nemhala Albert
Neuberger Kálmán
OBERHOFER IMRE
Onczay Ödön
Papszt Imre
Pártos Zsigmond
Pauer Lajos
Pichler Károly
Pobst Miklós
Pollacsek Lipót

Radély Jenő
Raduczesku Mihály
Reich Frigyes

Reinherimer Béla
Rindauer Ernő
Roskovetz Lajos
Roszner József
Róth Gyula
Róth Mór
Róth Simon
Rózsa Szilveszter
Rurik Nándor
Schapira Miksa
Schéda Ignác
Schimkó Rezső
Schlesinger Adolf
Szél (Schlésinger) Zsig.
Schreiber Izidor
Schultz Ervin
Schwarz Hugó
SCHWARZ TIVADAR
Seregélyesi Ferenc
Spiegler József
Spitzer Dávid
Stark Sándor
Sternberg Jenő
Stössel József
Strauss Aladár
Strausz Miksa
Stupárin Vazul
Svehla Pál
Szedlacsek Ferenc
Szirmay Elek
Szlezák Izor
Szendrey János
Szerváczius Gábor
Ternovits Ödön Lajos
Thiel Miksa
Trautmann Károly
Trinks József
Unger Oszkár
Varga Ignác
Vázsonyi Lajos
Vilcsek János
Weidner Károly
Weisz Márk
Weisz Salamon
Záborszky Ottó
Zettner Ödön
MAGÁNTANULÓK:
A c h á c z I m r e (t.)
babay Bácsy László
Bálint József
Ballia Győző
Bányay László
Bayerl Győző
Bednaic Márton
Blaha János
Blaschka Ernő

Bobleter Károly
Bodnár Béla
Bogdán Mihály
Bokor József Miksa
Borbély Ernő
Bőhm Sándor
Bródy László

BUDAHÁZY JÓZSEF
Császtka Győző
Csegezy Márton
D e u t s c h J e n ő (t.)
Dobrik Bertalan
Einbeck Mihály
Erbesz Ármin
Erdős Ferenc
Erényi Albert
F a r k a s G é z a (v iz s g . le m) .
Filipasic Vilmos
Fodor Miksa
Forintos Béla
Friedl Mascentius
Frim Gyula
Gornicic József
G r ü n b l a t t J ó z s e f (t.)
Guttmann Viktor
Györgyösy Iván
Haak József
Háselmayer Béla
H a z a f y G y u l a (n. v i z s g .)
Herbert Tivadar
Herde Jenő
Horváth Ferenc
Hrecska László
Huber József
Huber László
H u g y e c z J á n o s (n. k.)
Ifkovics Mátyás
Imreh Sándor
Jankovits Dusán
Jobszt Gellért
Jungmann Sándor
Kaj ári László
Kanyaró Pál
Kelemen Antal
Kiss András
Klacskó József
K l e i n A l a j o s (n. k.)
Koch István
K o m m á J ó z s e f (n. k.)
Koronki János
Kovács Gyula
K o v á c s J a k a b (t.)
K o v á c s L á s z l ó (t.)
K r e i l i n g A n t a l (n . k.)
Krivácsy Károly
K ü m m e r l e Á r m i n (n. k.)
Lárencz Aladár
L á s z l ó Z s i g m o n d (t.)
L i n d e n b e r g e r J ó z s e f (n k .
Magyari István

Mándoki József
Mersits Lajos
Mina Sándor
Misák Károly
Muzsnay József
Mury Ágoston
Naftalli Gyula
Nagy Sándor
Novotny Béla
Paál Gusztáv
Palásthy Dániel
Papp Károly
Petró János (t.)
Pfeifer Gyula
Pfiegler János
Pirgel József
Radó Vilmos
Rédl Sigfried
Rónai Ödön
Rosenberg Lipót
Sashs David
Sámson Aladár
Schaller János
Schwartz Dániel
Sicherman Ferenc
Simon Géza Gyula
Skolnik Vilmos
Soós János
Stefaits Géza
Szábó János
Szembratovics József
Szemerédi Béla
ifj. Szilágyi Károly (t.)
Szita Jenő
Sztárek Ede
Szűcs János
Tárnok Béla
Torma Károly
Tóth Lajos
Trotzer Jakab
Ulrich János
Vadady F. Kálmán
Valent Pál
Valkay Ferenc
Weiner Soma
Weider György
Wisnyák Alajos
Witthalm Lajos
Zsürger Zoltán

1893—1894. tanév.

Abeles Dávid
Alacs József
Altmann Antal
ALTZNAUER KÁLMÁN
Ándersch Benő
Blaskó Károly
Bállá Kálmán
Berényi Miksa
Bíró Lajos
Bocsor Kálmán
Bodor Ernő
Both Károly
Bujdosó Sándor
Burgetti Béla
Christl Sándor
dementis Ferenc
Collinászy Gusztáv
Csákány Jenő
Csámer Imre
Csiffáry Gyula
Czóbel Béla
Décsy Lajos
Demetrovics Miklós
Deutsch Ármin
Deutsch Kálmán
Dienstenberger Mihály
Éliás Fülöp
Erődi Frigyes
Farkas László
Farnady Flóris
Fatér Gyula
Fekete Bertalan
Feldmesser Péter
Fischer György
Forgon István
Fried Efraim
Freimann Izidor
Frőlich József
Gallov Rezső
Geiger Ferenc
Gerdenics Lajos
Gluckmann Lajos
Govrik Gerő
Gödri István
Greguss Imre
Grumann László
Grün Lajos
Grünbaum Samu
Guts Lipót
Háber Adolf
HAFFNER ÖDÖN
Hahn Márton
HALÁCSY MIKLÓS
Hanák Béla
Hartmann Samu
Hauer József
Herskovits Salamon
Herzmánszky Alfréd
Hetessy Sándor
Hoffmann Ármin
Hoffmann Jakab
Holluby Arthur
Horsetzky József
Horváth Nándor
Igács József
Ilkovics Géza
Jóján Béla
hodászó Jálics Géza
Jeney Sándor
Jurcsó Lajos
Kátai Gyula
Kemény Jenő
Király Károly
Kirchlechner Lajos
Klein Ödön
Kocsis Kálmán
Kollmann János
ifj. Komlóssy Béla
Kommen Gyula
Konta Ferenc
Korkán György
Kós Dezső
Kovács Aladár
Kovács Gyula
Kozmán Gyula
Kőmives György
Kövér Ignác
Krausz Gusztáv
Kredics Rezső
Kurjátkó - Rezső
Kurth Rezső
Kvassy Antal
Lehoczky Oszkár
Lehner Károly
Lévolt Mihály
Lőrinczy Kálmán
Lőwy Samu
Magyar Ernő
Majzler Miksa
Marinovics Szilárd
MARTON NÁNDOR
Mathis Nándor
Mattyasovszky Sándor
MENDELSSOHN DÁV.
Mendlik Béla
Menzer Arthur
Mester István
Mikler Andor
Muhoray János
Nagy István
Németh Gyula
Németh Gyula
Némethy Ernő
Németh Géza
Nozdrovszky Géza
Olaszy Sándor
österreicher Adolf
Paikert István
Pál Ambrus
Pinkusz Samu

Platterspiel András
Polyánszky Titusz
Prohászka Gyula
Pudler Béla
Rajniss Ferenc
Reguly Ödön
Ribánszky József
Ritzl Ádám
Róbert Ödön
Rudits József
Salamon Itsván
Scháffer Ferenc
Scheiber Géza
Schlégel Károly
Schmitz Simon
Schődl János
Schönberger Zoltán
Schrödl Hugó
Seiffert Frigyes
Stohl Kornél
Strasser Gyula
Stróbl Joachim
Sturmann Rudolf
Sturz Károly
Sulzbeck Ignác
Szabados László
Szabó István
Szeemann Manó
Szentirmay Rezső
Szőke András
Sztarek Ede
Theindl Ferenc
Tholvay Benedek
Tokaj Imre
Tóth László
Török Ferenc
Udvardy Sándor
Ujj Béla
Valker Rezső
Varga Antal
ifj. Varga János
Védel Gyula
Vosztruka Kálmán
Wohl Károly
Wolf Aladár
Wollák Henrik ·
Zacher István
Zongor Albert
Zsigmond István

MAGÁNTANULÓK

Amigó Mór
Bajkay József
Balázs Károly
Bardon József
Baritz Árpád
Bárók Mihály
Barthalis Kálmán
Bartha Albert
Bartha István
Barthos Károly
Bencze Sándor
Bodor Mihály
Bokor József Miksa
Borsos Árpád
Bozsák Mihály
Brody László
Czibulka Róbert
Dauda Pál
Dietl Ede
Dömötör Vilmos
Dravetzky Árpád
Edl Gyula
Enyedy Béla
Eötvös Imre
Epstein Sándor
Fazekas Imre
Fehér Lajos
Fényffy Gábor
Filipovics Sándor
Follráth Lajos
Franeziscz i Gyula
Grünhut Ármin
Hajnal Jakab
Hechtmann Lázár
Hegedűs Zoltán
Hegyi Andor
Hegymeghy János
Héjjá Gergely Péter
Horváth Lajos
Huszárik Béla
Jaeger Aurél
Kapperl Salamon
Kaufmann Béla
Kenesey Jenő
Klein Henrik
Klimó Jenő
Koncsek László
Kotzik Károly
Kovács Artur
Kovács Dániel
Kovács László
Körber Károly
Körösi József
Lakatos József
Láng Sámuel
Leskó Lajos
L. *Lossonczy Károly (t.)*
Machniewski Viktor
Márkus Dezső
Misák Károly
Miskolczy Gyula
Mónus Sándor
Naftaün Gyula
Náray Lajos
Párducz János Á.
Perrey Perron János
Picha Emil
Pospisil Hubert
Rábaközy István
Rauchberger Izsák
Rihmer Tivadar
Róth Lajos
Rottenbiller Fülöp dr.
Roseer Zsigmond
Sáhin Sándor
Scherczinger Alajos
Schindler Emil
Schneider József
Simon Endre
Spitz Adolf (tör.)
Strausz Ármin
Strausz Ignác
Sturcz Károly (tör.)
Szabó Gyula
Szabó Imre
Szabó Sándor
Szauerland Gyula
Szilágyi Ferenc
Szőts János Emil (tör.)
Táubel Antal
Tóth Kálmán
Újlaki Henrik (tör.)
Ungár Fülöp
Ungár Sámuel
Ungváry M. (nem kép.)
Weinberger Áron E.
Weinberger Jónás (tör.)
Weinger Jeremiás
Weinger Henrik
Wonyavka Károly

1894—1895. tanév.

Adámy Rezső
Alberthy Lajos
Babai János
Bader Adolf
Berecsényi Lajos
Birkhofer Ármin
Birner Lajos
Boda János
Boiger Rezső
Boldog Kálmán
Boór Ferenc
Brecska Kálmán
Bruckner József
Brunner Imre

Bukovinszky Mihály
Csikvári Ödön
Csillag Béni
Csóty Antal
Csupor Aladár
Csúry József
Decsics István
Dely Gyula
Demeter Károly
Dervarics Kálmán
Dombrava Ágost
Dóméi Róbert
Dvorszky Ede
Dumbovics Viktor
Fejes András
Fekete Gyula
Fekete Zsigmond
Filkorn Károly
Fischer Mihály
Fóliaj tár Károly
Fozmán Jenő
Frank Vilmos
Friedrich Ármin
Frűhstück Alajos
Fuchs Rezső
Füszfás János
Garasi Samu
Gátser László
Glaser Ottó
Gottlieb Jenő
Grósz Adolf
Gruber György
Grünhut Izidor
Hamari Ferenc
Harsányi Ágoston
Horváth Kálmán
Horváth Zsigmond
Hrabovszky Jenő
Indig Sándor
Izinger József
Janitsek Lajos
Katscher Arnold
Kellenfi Oszkár
Kemény Gyula
Kesztler Samu
Kirschmayer József
KIRNBAUER LAJOS
Kirschbaum Manó
Kiss Antal
bátorkeszi Kiss Gyula
Klein László
Knotz Sándor Antal
Kohn Bernát
Komlós Béla
Kónya Sándor
Kováts András
Kovács Lajos
Kovács Sándor
Kovacsics József
Kováts László
Krausz József
Kravjánszky Ede
Kripácz Lajos
Kristóf Róbert
Krompecher Gyula
Lack Rezső
Loisch János
LÖBLOVITS GÉZA
Löwin Hugó
Lukácsit Ferenc
Majsch Rezső
Maiinka Ferenc
Marcsek Lajos
Mattus János
Mátrai Győző
Mészáros Béla
Mészáros Sándor
Molnár Ferenc
Molnár Gergely
Molnár Károly
Müller Ferenc
Nagy Mihály
Naschitz Jenő
Neumann Dániel
Neumann Mór
Németh János
Niamesny Pál
Nuszbaum Mihály
Olbert Károly
Olcsváry Rezső
Óna László
Omstein Samu
Papácsy Elemér
ifj. Perczel László
Pártos József
Patocs István
Papp Ödön
Par ági Ferenc
Petrányi János
Pilisny Aladár
Pirity Gábor
Polgár Manó
Pollág Ottó
Poszpischil Ferenc
PÖCK ERNŐ
Prager Ferenc
ifj. Radnai József
Rásky István
Raum János
Reich Gyula
Reif Simon
Rédlich Jakab
Reisz Ármin
Reiszman Frigyes
Rosenberger Sándor
Salzer Jenő
Sándor Zsigmond
Sárady István
Scháíer Samu
Schneider Károly
Schőn Arnold
Schönberger Emil
SCHWARC (SEBŐ) J.
Schwartz Izrael
Seltsam János
Simig Károly
Singer Ignác
Sirchlich Lajos
Sonnenschein Samu
Spiró Ferenc
Steiger Béla
Steinhof Sámuel
Sümeghy László
Szabadkay Emil
Szabó Gyula
Szántó Hugó
Szathmáry Jenő
Szávits György
Szigl János
Szignitz Géza
Szilágyi András
Szilávsi István
Szmerek Gyula
Szőke Jenő
Teitelbaum Kálmán
Simcsó Ferenc
Tóth Illés
Tótin András
Turánszky József
Turcsányi Béla
Ullrich Rezső
Varga Gábor
Veress András
Veress Kálmán
Végh László
Vince János
Vogelhuth Gyula
Weisz Gyula
Weszelovszky Károly
WEISZFRIED IZIDOR
Winkler Ármin
Wünsch Antal
Zách József

MAGÁNTANULÓK:

Ács Károly
Ádler Emánuel
Antóny János
Apor Gábor
Assman Ede
Bagossy Sándor
Berger József
Besskó József
Bittermann Géza
Böhm Lajos
Bőhm Vilmos
Breiner Mór
Breuer János
Bründl Jenő

Csabay Antal
Csányi Ferenc
Eötvös Imre
Éles Samu
Elefánt Andor
Erdei Béla
Fehér Ottó
Fekete Endre
Ferber Lajos
Fleischmann Samu
Forgó Antal
Friedlónder Mózes
Fulga Lázár
Gábel Antal
Garai Miksa
Gerzsán Imre
Gévay Ernő
Goldstein Samú
Grossberger Ármin
Haberger Lajos
Hajnal Jakab
Hank József
Hazai Hugó
Hegrad Viktor
Hechet Lipót
Henezy Lajos
Hilbert Béla
Hirschler Gyula
Horváth József
Kajári Sámuel
ifj. Kántor Ferenc
Károlyi Ferenc
Katona István Zoltán
Kenessey Jenő Hugó
Kenéz Mihály
Kigyóssy György
Kijátz János
Kliegl Rezső
Kobsein Szilárd
Kónya Mihály
Koppold József
Kovács Arnold Ernő
Kovács Mihály
Krausz Mór
Kún Ignác
Laboda Lajos
Lánezos Gyula
Lengyel István
Lisztl József
Lojkó Miklós
Magdits Imre
Márkus Dezső
Martiss Imre
Matolcsy Miklós
Mátrai Antal Imre
Meinhardt József
Mindek István
Mótusz János
Murgács Emil
Muzsnai József
Nagy Dániel
Nagy Dezső
Nagy Géza
Nagy Vilmos Sándor
Nemeskay Dezső
Németh Konrád
Neumann Mór
Neusidler Kornél
Novák Gyula
Ohnhauser Gyula
Okruczky Tamás
Ollender Gyula
Orzeehowszky Róbert
Pálmay Dezső István
Pécsi Zoltán
Perschi József
Piskolty Béla
Plesch Lipót
Pollák József
Pollák Lajos
Pollák Simon
Porcsalmy Sándor
Reisinger Jenő
Puskás Ödön
Rainiss Géza
Rákhely Lajos
Révffy Antal
Regényi Kálmán
Reichard Viktor
Reisenhoffer Jenő
Reitzer Miksa
Richter József
Rózsa János
Salamon Sámuel
Sándor Ferenc
Silbiger Ármin
Simichen Nándor
Simon Endre
Spinner Jakab
Stejskál Károly
Strazsek József
Slamadinger Lajos
Schnell János
Szász István
Szekendy Ferenc
Szénássy István
Szigheti János
Szigeti Géza
Szremacz László
Steskál Károly
Timina Béla
Trauschenfels Emil
Trenka Ferenc
Uher Ernő
Unger János
Várady Ferenc
Vattay Bálint
Vucskó Gusztáv
Waginger Mihály
Wolf Andor
Wolsgruber Gyula
Záchroszky László
Zeffer István

1895—1896. tanév.

Alpern Béla
Apáthy Sándor
Ausländer Dezső
Baczó Frigyes
Ascher Alajos
Aszódi Mihály
Bárdy István
Baitz Lipót
Báró György
Baros Géza
Bartha Gyula
Bartha István
Bartholy Sándor
Baum Jenő
Becker János
Beke József
Bodroghy Károly
Bordy József
ifj. Bordás Béla
Bradsver Zoltán
Brucker Ödön
Brüll Simon
Buchwald Ernő
Budinszky Kálmán
Bukovitz Antal
Burger Gyula
BUTYIRI FLÖRIS
Barta (Kohn) Sándor
Clementis Jenő
Collognáth Ferenc
Csekme Gyula
Cserépy Attila
Csuha György
Czubula Pál
Dániel Sándor
Deutsch Andor
Dévai Pál
Ditzendy János
Droszt Éde
Duchon Sándor
Egle Antal
Eichenwald Bernát
Eichhardt Frigyes
Emanuel Zsigmond
Engel József
Eszlinger Aladár
Fábry Sándor
Farkas Béla

Fendt Rezső
Fischer Károly
Fodor Ferenc
Fodor Fuchs Károly
Förster Károly
Frank Henrik
Freimann Fényes Elek
Frey Ernő
Garcsár Ödön
Ghyczy Ernő
GLATZ AURÉL
GOTTHILF VILMOS
Grosits Elek
Gruber Jenő
Gyöngyössy József
Gyurócsik Mihály
Hahn Ferenc
Hajba József
Hajgató Béla
Hamar József
Hamza Dezső
Hanel Gyula
Harmischfeger István
Hesz Jenő
Hiesz Károly
Hirschhorn Soma
lile Miklós
Jelencsik Károly
Juriss János
Kállay Kázmér
Kant Rezső
Kardos Kotz Dezső
KELLNER VILMOS
Kemény Manó
Kemény (Kohn) Oszkár
ifj. Keszler Gyula
Kéthely Ferenc
Klein Béla
Klein Dezső
Kocsis János
Koncskó Károly
Koppányi (Kohn) Károly
Kopper Tóbiás
Kosper János
Koterschal Tivadar
Krausz Simon
Kretschmer Ágoston
Kugel Sándor
Kulcsár Géza
Kuliner Adolf
Laczkó Sándor
Laczkovics Péter
Ladányi Illés
Lemberger Ármin
Lemberger Ágoston
Lendvay Ágoston
LESKO GYÖRGY
Leuchtag József
Lisztner Győző
Luby Lajos
Lustig Lajos
Makó Dezső
Mann Adolf
Marcsek István
May Frigyes
Mayer Ágoston
Mayer Sándor
Medriczky István
Mertl Lajos
Morvay Dezső
Muszély Gyula
Nagy Zoltán István
Németh Lajos
Neumann Bernát
Neumann Vilmos
Ornstein Izidor
Paczolay István
Payer Jenő László
Pardubszky Lajos
Paris Rezső
Paudler Jenő
Paxián József
Pék Géza
Pollacsek Mór
Puskás József
Rajtuch Endre
Ratatich István
Rehberger Nándor
Rosenberger László
Rosenberger Mór
Rothermer Károly
Röschenthaler Gyula
Ruttkai Rosenfeld Ignác
Sághy Viktor
Salic Jenő
Sárkány Ferenc
Sárközy Imre
Svhaller Aladár
Schik Simon
Schlegel Géza
Schmolka Mihály
Schott Imre
Schrenk József
Schwartz Adolf
Schwartz Ignác
Schwartz József
Schwarcz Kálmán
Spitznágel Lajos
Svoczijaski Gyula
Spetzinger Jenő
Singer Ignác
SCHMIKLI GYULA
Steiner Izidor
Steiner László
Stem Géza
Stetter Adolf
Sromp István
Szabó Lajos
Szárnyai Albin
Székely Ferenc
Szép Kálmán
Szilágyi Miklós
Szimányi Oszkár Zoltán
Szivák Emil
Szmatek Oszkár
Szöts József
Sztlankál Miksa
Tamás Ferenc
Thury Ákos
Tinschmidt Emil
Topitzer Arthur
Tóth Kálmán
Tucsek Lipöt
Tuschák Jenő
Ulmer Ágoston
Várady János
Varga Kálmán
Villecz István
Wahl László
Weghofer Sándor
Weinberger Arthur
Weiner Géza
Wertheimer József
Wick Rezső
Winkler Lajos
Wolf Jakab
Würth Ferenc
Zombory János
Zóna Géza
Zucsek Frigyes

MAGÁNTANULÓK:

Adamcsik Ferenc
Adorján Gábor
Ajkay János
Nagy-Pestyáni Alsó B.
Andrejkovics József
Baka Sándor
Balázs Jenő
Baltay Bertalan
Barth Ármin
Battyán Pál
Bartha Ödön
Benyó István
Baranyai István
Bamafy Kálmán
Beckker Béla
Bernatzky Ernő
Butka István
Benedek Sándor
Benedek Vilmos
Bóbis Ferenc
Bogár Gyula
Csehey Gyula
Dorosnyák Géza
Dukovinszky József
Csengery Márton
Csenkey Ferenc
Deák János
Czébel Imre

Dzobuji Géza
Ebenfeld Gyula
Erdei Imre
Fancsaly Albert
Farkasits Géza
Feigl Gusztáv
Fogarassy Vilmos
Friedmann Ármin
Fruckbauer József
Garai Miksa
Gazdag Sándor
Geiger Ede
Geiger Kálmán
Gerecze Gyula
ifj. Glosz Nándor
Goldmann Adolf
Göndöcs Jenő
Grosz Náthán
Grosz Zsigmond
Gudrunn János
Günther Pál
Hauckler István
Haunschild Emil
Hauer Jenő
Heimler Géza
Hérák János
Hevesi Sándor
Holczinger János
Honorist Ferenc
Hobich Béla
Hoffmann Ferenc
Izsakovits Ignác
Jaczkovics Béla
Jónás Alfréd
Józsa Endre
Józsa Imre
Jurcsó Rezső
Harczub Dénes
Kemény Lajos
Kertész József
Kuna Jenő
Klacsó Árpád
Klein Miksa
Kolozsvári Ármin
Kompothy Emil
Konya Elek
Korger Károly
Kövessy Lajos
Kriszthiani Sándor
Kraft Sebestyén
Kotlár Nándor
Kuszái József
Küpry Jenő
László Áron
sztábrahámi László Gy.
Lehmann György
Lederer Béla
Lichtenstein Elemér
Longhy Tivadar
Lovassy Márton
Lőwy Béla
Mader Vilmos
Markun Ignác
Meimer Gusztáv
Mersits Géza
Mészöly Zoltán
Mihályi Aladár
Müller Gyula
Müller Károly
Péter János
Petrovay István
Pirinczer Zsigmond
Pissk Izidor
Pitler János
Pósa Dezső
Pretzelmayer Gyula
Rab László
Rabin Gyula
Rauchberger Izsák
Retek József
Rénay Ferenc
Rhé Gyula
Romcsics Sándor
Ruttkay Béla
Safrák Gyula
Scháffer Rezső
Schwalb Lajos
Skoza Gyula
Slepeczky Andor
Spirsitzky János
Stolcz Károly
Szakáll Elek
Szakolczay Gyula
Szamer Alajos
Szokoly Lajos
Thorma József
Tibai Gyula
Tóth Géza
Tóth János
Tóth József
ifj. Törzsök Gyula
Trznadel Gyula
Turtsányi Ede
Tury Béla
Ujházy György
Unger Győző
Urbanovich Tihamér
Valent Emil
Valentin Ödön
ifj. Várady Lajos
Varga László
Velősy Adolf
Vendrinszky Oszkár
Volcker Hugó
Wagenblatt Sándor
Wartler János
Wutz József
Zitta István

1896 — 1897. tanév.

Altmann Dávid
Ambrus József
Ádám Ágoston
Bachmann Frigyes
Badácz Sámuel
Báli Ferenc
Barta Ernő
Baveschitz Gyula
Bedő Miklós
Beke Ignác
Beke Károly
Berger Ernő
Bidermann Ferenc
Biermann József
Botár Andor
Böjthe Albert
Breit Antal
Breuer Árpád
Buchgraber Gábor
Buvich Béla
Burgheim Ödön
Czirbesz Pál
Deák Mihály
Deutsch Adolf
Deutsch Lajos
Dolnyik Gyula
Dualszky János
Edvy Lajos
Engelmann Géza
Esztergályos Gyula
Fabriczy Lajos
Farkas János
Fábián László
Fejes Gyula
Fekete Sándor
Feldheim Ferenc
Feil István
Feldmann Márk
Fischer Endre
Fischer Samú
Frank Sándor
Frieder Albert
Friedmann Antal
Fuchs Lipót
Ganie János
Goldschmiedt Áron
(Gombért) Gergely
Gondos Samú
Gobi Gyula
Gönczi István
Grob Béla

Grünwald Ferenc
Grünwidl Ádém
Gyarmati László
Gyúrják Gábor
Halász Ödön
Harcz János
Hauke Richárd
Hechter Lajos (t.)
Holander Péter
Holvay Ferenc
Hubics Béla
Jakabffy Ödön
Kárpáti Rezső
Kenyeres Pál
Kepes Mór
Keresztfalvy Géza
Klein József
Kocsondy Gyula
Kohut Ármin
Kosztolányi Imre
Kosztolicz Pál
Kovács Ferenc
Kovács Gyula
Kovács Károly
Kovácsik József
Kováts László
Kuchta Gusztáv
Kuglis Dezső
Langer György
Lankasch Vilmos
Latkóczy Pál
Lengyel Ferenc
Letzter Lajos
Lőwenstein Miksa
Mandel István
Marjanovits Radó
Mathiász Kálmán
Mihályfy Károly
Mészáros Kálmán
Mikuscsák István
Miloshits Gyula
Mina Nesztor
(Mizerák) Molnár Fér.
Mohr József
Mossolyi Ödön
Neisar Jenő
Németh Lajos
Nikházy László
Paczek Béla
Pakuts Gyula
PÁSZTOR KÁLMÁN
Pátsch Vilmos
Perecker Antal
Petrov János Károly
PISELL LAJOS
Polják József
Lengyel (Pollák) Árah.
Polin Kálmán
Politzer Dávid
Polsz Erhard
Profanter Guidó
Rajczy István
RÁKÓCZY BÉLA
Relsmann Miklós
Révy Ferenc
Ridler Dezső
Riesz Aladár
Rokk János
Rosenfeld Dezső
Röszler Viktor
Scháffer Frigyes
Schermann Endre
Schichtancz Lajos
Schlesinger Márk
Schmidt István
Schönfeld Miksa
Schulcz Sándor
Schustek Rezső
Schuszter Árpád
Schwarcz Ignác
Schweiger Fülöp
Schwetz Rezső
Simon Lajos
Spitzer Lipót
Stárk Aladár
Stefaics Elek
Steiner Ede
Steiner János
Steiner József
Strausz Mór
Subják József
Sulcz Károly
Szabó Béla
Szabó Lajos
Szabó Miklós
Szegedy György
Szeghy Géza
Székely Károly
Szilbermann Lajos
SZVOBODA JÁNOS
Szörényi Jenő
Taraba Vilmos
Teutsch Albert
Tóth Lajos
Tóth Vilmos
Trnyák József
Túrái Miklós
Ungár Mór
Unger Pál
Várady Vilmos
Várnai Dezső
Vecsei László
Venczell János
Veres István
Vincze József
Virágos Lajos
Voit Adolf
Wanka József
Wattay István
Weisz Mór
Weiszpek Károly
Wichter Sándor
Winkler Áron
Wittkó Kornél
Wunder Béla
Zih Pál

MAGÁNTANULÓK:

Angyal József
Ágoston József
Badovlts Sándor
Bakos Valér
Balassa János
Ballya Hugó
Balogh Imre
Barta Simon
Baumgartner Miklós
Benedek István
Bessenyei Dániel
Birkhofer József
Bohus Gusztáv
Both József
Böhm Zsigmond
Braun Lipót
(Braun) Bajza Pál
Brill Samú
Chili Osvald
Cotteli Géza
Csik Pál
Csincsek Ede
Csömör Aladár
Csirba András
Deák Kálmán
Dede Károly
Demeter Márton Miklós
Dékány Antal
Dolinay Mihály
Dózsa László
Domer Sándor
Draxler Gusztáv
Dubrovszky Emil (t.)
Dvihálly Emil
Engel Vilmos
Éder Ferenc
Fábiánics Elemér
Fábry Dezső
Fehér Emil
Ferenczy István (t.)
Ferenczy Lajos
Fleischer Gusztáv (t.)
Franki Sándor
Fülöp Pál
Gaál István
Gaal Sándor
Goptsa Gergely
Grünwald Zsigmond
Gutfreund Ármin
Halmay Gyula (t.)
Hamburger Mór
Hauk Károly

Hirschler Izidor
Hock István
Holczer Ferenc
Horváth János
Hosszúfalussy Ferdinánd
Imreh Sándor
Jeck Ferenc
Juhász Gyula
Kabos Dezső
Kibling Nándor
Koch Kálmán
Kogler László
Koncz József
Konrád Jenő (t.)
Kovács Árpád
Kovács Farkas
(Krausz) Kendere Béla
Kriston *László (t.)*
Kugler Antal
Kutnyák József
Lajkó Károly
Laszka Antal
Láposy Aladár
Lessinger Jenő
Lévy Ernőit.)
Liteczky Endre
Lossonczy Tamás
MatlaszkovszJcy Kár. (t.)
Matlaszkovszky Rób. (t.)
Matuska János
Mán György
Medveczky László (t.)
Meskó Andor
Mocsári Albert
Mojzes Antal
Müller Ottó
Nagy Árpád (t.)
Nagy József
Neulinger Béla (t.)
Noszák Lajos
Pakszián József
Pápai Zoltán (t.)
Peiker Béla
Pipis Dezső
Piskolti Árpád (t.)
Pisztel Jenő (t.)
Pleskot József (t.)
Pogány Kornél
Pollák Fülöp
Popper Ernő
Postl Károly (t.)
br. Pöllnitz Károly
Protics László
Prugberger László
Rein Miksa
Renner Dezső
Rédiger Árpád (t.)
Rosenberg Adolf
Rosenberg József
Róth Lajos
Sándor Adolf
Schallék József
Scheldt Péter
Schwarcz Géza
Schwarcz Jenő
Schwarcz Károly (t.)
Schwarcz Sándor
Simon András
Soltész György
Sólyom József (t.)
Soós Mihály
Somló Gusztáv
Soringer Gusztáv
Stern Ernő
Stern Mór
Stine József (t.)
Stróbel Jenő
Szalay Kálmán
Sztanek Zsigmond
Szubovinyi Gyula
Tarnay János
Tauber Bernát
Tavassy Kálmán
Tengeri Miklós
Tillmann József
Tóth Antal
Tóth Géza
Tóth Lajos
Tóth Lajos (t.)
Trexler Albert
Turmayer Gyula
Urbanovich Arisz. (t.)
Várady Emil
Vincze Dániel
Weidner Kálmán (t.)
Weiss János
Wexler Antal
Wittig Rezső

1897-1898. tanév.

Albert Ágoston
Balezer Arnold (t.)
Balog Károly
Bárvig József
Bellák József
Berger Jenő
Bettelheim Lipót
Békési Gyula
(Birnhaum) Bárdosi Gy.
Biró Barna
Bódy Gyula
Bónis Pál
Bzowsky Erazmus
Csíki Gergely
Daubner Imre
Dezsény Arnold
Dervarics Elemér
Diószeghy József
Dobó Lajos
Dómján Gyula
Drinóczy János
Dunajetz József
Engelbach A. Alajos
Ettvel Ödön
Farkas Géza
Farkas László
Farkas Sándor
Fegyverneky Gábor (t.)
Fekete Károly (t.)
Fiedler József
Fischer Samu
Fisch Vilmos
Főcze István
Friedmann Lajos
Fridrik Gábor
Friedrich Adolf
Gadó Ferenc
Gegő Lajos
Gerő Alfréd
Glósz Gyula
Glück Dávid
Guóth Gyula
GUTH ZSIGMOND
GYALÓKAY IMRE
Hajnal Lajos
(Halper) Halmágyi F.
Háncsok Dezső
Handler Emil
Hechet Miksa
Hein Károly
Herskovits Dezső
Hirschberg Sándor
(Hochfelder) Havas S.
Hoffmann Zoltán
Holczer Mihály
Homola Rezső
Horváth János
Horváth János (szomb.)
Horváth József
Huszár György
Ilgó Albert
Illyés Ferenc
Imling Tivadar
Inke György
Ivánka Imre
Janik József
JANKÓ KÁROLY
Juhász Béla
Kanczler György
KAPUS JÁNOS
Karbiener Antal
Kaszaniczky István

Keleti Lajos
Kemény Lajos
Kékedy Károly
Kirich Ottó
Kiss Árpád
Kiss János
Kiss József
Kiss Lajos
Kiss Lajos
Klein Lipót
Klose Hugó
Kocsis Gyula
Kokály József
Komlósi Ágoston
Kórody István
Kosztka Árpád, (t.)
Kovács Lajos
Kovács Róbert
Kozma, Lajos (t.)
(Kausz) Katona Géza
Krasuz Pál
Králik Frigyes
Kronberger Lajos
KRÜNER ÁGOST
Ladány Ignác Nándor
Laky József
Lányi Béla
(Lederer) Lantos Ferenc
Lichtenstadt Jenő
Liebhardt Béla
Lórencz Lajos
Lórián Dezső
Lőwy Sándor
Lővy Sándor (mező-sasi)
Lővy Soma
Majunka János
Marcsekényi Egon
Máhr Gusztáv
Márkus Henrik
Márton Árpád
Máté Mihály
Mezei Ferenc
Mihálka Pál
Millye Dezső
Mosonyi Viktor
Nagy János
Nemecskay Mihály
Németh Ede
Neu Miksa
Neulánder Hugó
Nyikus Lajos
Ottlyk József
Panker Ármin
Papp Jenő
Parragh Gábor
Paulovics Ágoston
Petróczy Endre
Pollák Vilmos
Pollatsek Jenő
Princz Béla
(Prokop) Pálmai Kálmán
Radanov Tivadar
Rainer Andor
Rédl Zoltán
RÉNYI JENŐ
Révész Lipót
Rónai Ernő
Rosenberg Jakab
Ronser István
Rosznáky Géza
Salamon Gyula
Schöntag Gyula
Schrikkel Károly
Schwarcz Rezső
Servatzky Gergely
SIEGLER ADOLF
Simon István
Skrada István
Soltész Rezső
Somody Kálmán
Sorbány József
Stegmüller Ernő
Steindl Emil
Steiner Andor
Steinmann Mór
Straszek József
Szabó Sándor
Szabó Sándor forgolányi
Szendeffy Elek
Szent-Andrássy József
Székely Béla
Tanay Béla
ifj. Tokody Béza
Tomcsányi Kálmán (t.)
Tornya Gyula
Tóth István
Tóth Kálmán
Tschapek Ottó
Ulrich József
Urzika Vazul
VÁZSONYI ÁDÁM
Vlassits Arnold
Wachdeutsch Jenő
(Waldmann) Vértes J.
Walitsek János
Weiksler Ármin
Weiner Antal
Weiner Emil
Weiss Sándor
Welboume Vilmos
Wengriczky Sándor
Ziffer Gyula
Zn-eigenthál Zala Zs. (t.)

MAGÁNTANULÓK:

Adler Lajos
Alberty Gusztáv
Bak óczy József
Báron Rezső (nk.)
Baranyay István
Bartha Samú
(Bauma) Bihari Lajos
Bedross Béla
Berkesi Ferenc
Bistey Rezső
Bódiss István (nk.)
Bokor Mihály
Bondy Mór
Borbély Brúnó
Braun Dezső
Buzeczky Béla
Cieleszky János
Csighy János
Csiszér Ferenc
Dávid Zakariás (nk.)
Densz Géza
Derzsi Pál
Dessewffy Zoltán
Deutsch Dávid
Dobisz Zoltán
Drexler Imre
Drucker Dávid
(Eckfeld) Bállá Béla
ÉhnJános (nk.)
Emerich László
Engel Géza
Erdős László (nk.)
Etteles Kálmán
Ferenczy István
Franki Sándor
Friedmann Izidor (nk.)
Gál Győző
Gamié Arnold (nk.)
Garai Lajos Géza (nk.)
Gárdos Ernő
Gasztány Ferenc
Gerstmann Ede
Gorócz Aladár
Gönczi Jenő
Grau Kálmán
Gruber Gyula
Gulden Konrád
Hay Samú
Hech inger Géza
Heretik Endre
Herrmann Géza
Hindy Ádám
Hlapka András
Hoifmann Károly
Holubek Imre (nk.)
Hopka Károly (nk.)
Honig István (nk.)
Jakots Ernő
Janik Imre
Jenő fi I. Sándor (nk.)
Jónás Alfréd
Joó Gábor
fancsali Joób Dezső
Juhász István Géza
Keller Gyula

Kíbling Miklós (nk.)
Kirschner Sándor (nk.)
Kispéter *Lőrincz (nk.)*
Kiss Ernő
Kiss Imre
Kiss János
Kőh&ry ödön(nk.)
Kohn Miksa
Kolling György
Kónya Mór
Kosteletzky Ede (nk.)
Kováts József
Körmendy Jenő
Krempaszky Andor
Kutassy István
Láber József
Láng Rezső (nk.)
Littomeritzky N. József
Major Béla
Mang Béla (n.)
Marczy Alfonz (nk.)
Marialaky Imre (nk.)
Masa Gyula
Mendel Áron (nk.)
Mersits Géza
Mezey Árpád (nk.)
Mezey József
Mikes István
Mikié István
Móroczy Géza
Müller Kálmán
(Oblath) Sándor Mór
Örlőssy Gyula
Palotás Endre
Pechmann István
Petz Gy. J. K. (nk.)
Prikner János
Pisztel Jenő
Pócza *István (nk.)*
Pokornyi János
Puhala Tibor *(nk.)*
Putnoky Pál
Rakusz Zoltán Lajos
R-j.thbauer Rezső Károly
Révész Dávid
ugornyai Robitsek Gyula
Rochnyák József *(nk.)*
Roncsics Sándor (nk.)
Rózsa Béla (nk.)
Salamon Sándor
Sápy Sámuel
Schanczer József
Schivny Aladár
Schmidt Endre
Schröter Géza
(Schuszter) Szinyei Ág.
Schwarcz Izsák
Sey Ödön (nk.)
Simányi Zoltán (nk.)
Skuteczky Béla
Sonnenschein Dezső (nk).
Spitzer Leó
Steiner Zsigmond
Sugár Sándor
Szabó Doóry Pál
Szabó Gyula (nk.)
Szakolczay Gyula
Szalatzky Ágoston
Szokolay Gusztáv (nk.)
Szremácz László
Szúrók János
Tipula Z. J. Dezső
Tolnay Gyula
Trautner József
Turtsányi Lajos
Ungváry Miklós
Urbanovich Zoltán
Vallentin Ödön
Vargha Lajos
Várkonyi Taksony
Vehovszky Pál
Vitályos Béla
Weisz Sándor
(Weiszbrunn) Vas Dávid
(Wichmann) Vajda Dezső
Wimmer József (nk.)
Zámbor Sándor (nk.)
(Zandt) Hajós Ferenc
Zsigmondowics Lajos
Zsolner Andor
Zyzda Albert

1898 — 1899. tanév.

Balázs Vilmos
Balogh Ferenc
Barsy Imre
Básti István
Bencze Géza
Berger Adolf
Blattmann Ágost
Bodon Béla
Bogdány Árpád
Bordás István
Brassay Lajos
Braun Márk
Chmailla Miklós
Clementis Árpád
Csapó Ignác
Csányi Kálmán
Csopey Izidor E. (nk.)
Delhaes Róbert
Dietrich Győző.
Domsitz Béla
Dubovszky Oszkár
Ducke Arthur'
ERTSEY BÉLA
Éltető Sándor
Fadgyas József
Faics Kálmán
Farkas Gyula ‘
Flotáns Demeter (tör.)
Földesi Albert
Frisch Lajos
Fűzi Ernő
Galló Zoltán
Gazdy Gyula
GÁL JENŐ
Gáspárdy János
Gedinger Géza
Gegő Benjamin
Gorny József
Hacker Sándor
Hafner Imre
Hoffman Alajos
Hoffman Géza
Jamrik Bertalan
Jeszenszky János
Kardos Samu
Király József
(Klein) Korányi József
Klein Vilmos
(Klein) Kemény Zs.
Kocsis Tivadar
Korzsinek György
Kováts József
Kováts Zsigmond
Kozler Károly
Körpner Arnold
Laczkovics Pál
Lakatos Vilmos
Licht Lajos
Lőj ka Ferenc
Losonczi Lajos
Magyar Bazil
Mayer Szilárd
Mezei Jenő
Mikolajtsik László (tör.)
Miller Béla
Molnár Béla
Molnár Lajos
Monoki Sándor
Móser János
Müller Ede
Nagy Ede
Nemes Károly
Nemes Ödön
Németh Ferenc
Oravetz János
Pálffy Aladár (tör.)
Pálmai Róbert
Pick Jónás

Pintér János
PITROLFFY ANDOR
Rahmer Adolf
Rácz Samu
Reinitz Lajos
Richtmann Adolf
Riedl Ede
Roller János
Rosenberg Ernő
Röschenthaler Ferenc
Rümmer Károly
Rúswurm Henrik (tör.)
Schilbak Ferenc
Schmidt Adolf
Schmidt Dezső
Schwarcz Ferenc
Schwarcz Mihály
(Schwartz) Szendrö Mór
Simon Ede
SONNLEITHNER KAR.
Spéczián Dezső
SPIRSITZKY GYULA
Stirling Antal (tör.)
Stromáyer Géza
Surányi Ernő
Szabó Béla
Szamkovszky R. (tör.)
Szedlák Károly
Szekulesz Kálmán
Szép Antal
Takács Lajos
Tarján Márton
Toperczerz Adolf
Tóth Gyula
Tóth István
Tóth Károly
Tóth Lajos
Trszlin Lajos
Turányi Manó (tör.)
Unger Ede
Varasdy Géza
VARGA JÁNOS
Vargha Aladár
(Wagner) Virányi G.
Walner György
Weidmann Oszkár
(Weisz) Fehér Kálmán
Weisz Sámuel
Wentzely Zoltán
Willinger Géza
Ziernstein Károly
Zsigmond Gábor

MAGÁNTANULÓK:

Bajcsy Lajos
Baskay Miklós Tivadar
Balassa Szilveszter (nk.)
Bánszky Mátyás
Beleznay János
Bene László
Braun Ferenc
Chirke Lajos
Csathó János
Csink Lajos
Dénes Géza
Drumár Károly Lajos
Féld István
Friedenliebi Fritz Pál
Gábor Péter (nk.)
Gábriel Antal
Halász Ottmár
Halzl Jenő
Haris Emil
Imregh Béla
Joannovits Sándor (nk.)
Kalivoda János
Kastner Tivadar (nk.)
Kádár Elemér
Kopp Aurél Sándor
Kousz Sándor
Kubinyi Jenő
Lázár Szilárd
Lengyel Géza
Mayer Béla
Miklósy Lajos
Molnár B. János
Müller Lajos (nk.)
Nodély Gyula
Oláriu János
Pel*czéder Ignác*
Peszkovszki Rezső
Preusz Jakab
Poloviszczák János
Réthi József
Rudnay Barna
Sauer Gusztáv
Schorr Saul
Schunk Antal
Szántó Mihály (nk.)
Székely Károly
Temey Ferenc
Ternyei Elek Ödön
Tscheik Gusztáv
Tuczákovisc János
Ungár Henrik
Urbanovieh A. (nk.)
Vadnai Dávid
Vas Gusztáv
Vásárhelyi János
Vidt Elek
Winter Győző
Zitter Jenő

1899—1900. tanév.

Anhalt János
Árvái Imre
Bachl Rezső
Balogh István
BARAKOVICS GYULA
Barna Ede
Bányai Arthur
Bányai Ignác
Beke Mihály
Berger Kálmán
Bertóthy Béla
BÉKEFFY ENDRE
Bíró Antal
Bocskay Ottó
Borhy Gyula
Braun Jakab
Braun Vilmos
Breznay Lajos
Bucwald Andor
Bulla Márton
Csiky Nándor
Csizmadi János
Csomár Béla
Csutor Aladár
Dely Frigyes
Dervarics Jenő Ákos
Dombi Géla
Draskóczy Sándor
Dzurilla Béla (tör.)
Eckert Rezső
Elbel Albin
Fehér Sándor
Fekete Ferenc
Fiedler Rezső
Fischer Sándor
Fok Kálmán
Friedmann Andor
FRIEDRICH RUDOLF
Gavora Dániel
Geleta Géza (tör.)
Glatz Konrád
Gráber Andor
Győrffy Ernő
Habermann János
Héger László
Hegyi Dénes
Hippich Ádám
Hoffer Gyula
Hóhner Antal
Horváth Ferenc
Janszky József
Jurán János
Kántor Béla
Kámpfuer Izsák
Kemény Dezső
Kender Lajos
Kerekes Jenő

Kertész Ottó
Kirsteier Ernő
Kiss Kornél
Kordos Pál
Kottán Béla
Kunetz Zsigmod
KÜHAR IVAN
Lancsa Gyula
Lengyel Antal
Losonczy Géza
Lócsi István
Lőrincz Lajos
Lőwy Izidor
Luperszbeck Géza
Malecky Emil
Marer Lipót
Marlovics Ferenc
Márta László
Mátyás Lajos
Mentz Illés
Miksche Ottó
Milloschich László
Molnár Dezső
Moravcsik Sándor
Nagy Dezső
Na ev Pongrác
Németh Pál
Németh Gyula
Némethy Zoltán
(Neumann) Nemes József
Nitsch László
Novák Mór
Obetkó Mihály
Pakucs Béla
Pál Lajos
Pálffy Aladár

Pojt József
Polák Gyula
Prosser János
Rajczy Gyula
Réder Károly (t.)
Ruttkay Béla
Sasy Albert
Schimkó Simon
Sporer Lajos
Schindler Gyula
Simonfi György
Singer Ferenc
Sípos Kammilló
Steiner Simon
Sterk Aladár
Stern Ignác
Súry Ferenc
Susucky György
Sviderszky Aladár
Szarka János
Szávuj Gyula
Szenczy Emil
SZILY BÉLA
Szőllösi Ödön
Szövényi Ernő
Tabi Károly
Taróczky Béla
Tausz Antal
Tóth Gyula
Török Sándor (t.)
VADASZY LASZLÖ
Virányi István
Wéber Pál
Wolff Lajos
Würzburger Miksa
Zalánffy Sándor

MAGÁNTANULÓK:
Alexy Emil
Barna Pál
Bruner József (nk.)
Csiszer Dezső
Esztergályos Zoltán
Farkas György
Farkas Mór
Főj tik Imre
Förster Ferenc
Fodor Ferenc
Gábor János
György András
Gründböck Ernő
Holló Aladár (nk.)
Holló Gyula (nk.)
Iwsits József (nk.)
Jaczó József
Jakabffy Lajos
Kertész Ármin
Kun Dezső
Léderer Andor (meghalt)
Mészáros János
Pávó Pál
Pesky Vilmos
Rudassy Elemér
Schmitt Sándor
Schorn Gottfried
Szabó János
Székely Mór
Tominac József
Tóth Lajos
Weiner Ferenc
Knoll Lajos

1900—1901. **tanév.**

Amtmann Ferenc
Antal József
Bach Jakab
Bajkor Béla
Bállá József
Balassa Béla
Bankó Emil
Bartha János
Becsek Imre
Benkő Sándor (t.)
Beranek Károly
Berczelly Rezső
Berger Gyula
Bernád Imre
BERTRON JENŐ GY.
Biróczy János
Bodor Ákos
ifj. Boross Gyula
Boross János
Böhm D. Dezső
Böhm István

Brendusa Visarion
Bross Kornél (t.)
Brozák Kálmán
Buchwald Károly
Buday Dezső
Cherrier János
Csapó Vilmos
Csenár Sándor
Cserhalmi István
Cséke Tivadar
Csintalan Gyula
Csoti László
Deutsch János
Deutsch Sándor
Eberhardt József
Fanta Albert
Farkas Rezső
Ferencz Miklós
Feuermann József
Finta Sándor
Fodor István

Freimann Dávid
Friedmann Mór
Fuchs Mór
Faragó Izidor
Gavallér Károly
Galamb András
Gogolák Antal
Göbel Lajos *(t.)*
Gruber A. Alfréd
Grünfeld Pál
Gyarmathy Zoltán
Hajdú Gyula
Hábel Ferenc
Hamar József
Havas Sándor
Heib Ádám
Heinrich János
Hollós Jakab
Holzschuster József
Homonnay Dezső
Hőnig Gyula

Hőfer Jenő Antal
Ivaska Ferenc
Jakab András
Jankovics Gyula
Juhász Lajos
Jurassek Alfréd
Jurcsik Károly
Kahle Elemér
Kentner Gyula
Kerekes József
Kertz Lajos
KIRNER JENŐ
Klein Zsigmond
Kolbinger József
Kollarits Boldizsár
Kolener Jenő
Kordos Gusztáv
Kovács Sötét István
Kovatsik Ede
Kriegl Mihály
Krausz József
Lázár Aladár
Lehoczky István
Lengyel Jenő
Lohnert Károly
Magdits László
Maholányi László
Margetsch Kálmán
M. Marton Kálmán
Mátyássy Mihály
Mikus Lajos
Misik István
Mócity Sándor
Nagy Géza
Nagy Gyula
Nagy Jenő
Nagy József
Nemecskay Árpád
Nittinger Alfréd
Novák István
Novobátzky Géza
Nyáry Béla
NYITRAI LAJOS
Palkovics Nándor
Palugyay Zoltán
Petényi György
Pető Aladár
Péter János
Piskolti Árpád
Pleszkán István
Polgár István
(Pollacsek) Pallós Alf.
Puskás Béla
(Rehbeeger) Rózsa Ernő
Répászky Géza
Révész Károly
RIGLER ERNŐ
Romek Imre
Rosenfeld Ede
Róth Arthur
Salamon Zoltán
Schubert Sándor
Schulz Ádám
Skoda Rezső
Spitzer Tivadar
Stein Jakab József
Steiner Gyula
Steiner Mihály
Sternberg Bertalan
Sugár Vilmos
Szabó Béla
SZAKÁLL IMRE
Szebehelyi Imre
Szebeni Sándor
Szende Árpád
Szilái József
Szombathy József
Szővérffy Ferenc
Szulyovszky Zsigmond
Szűcs Zsigmond (t.)
Tárnok Elemér
ifj. Thuróczy Zsigmond
Till Mátyás
Tischler János
Toegel Norbert
Tóth Gyula
Tóth Károly
Tőkei Frigyes
Ujj Imre
Uy Miklós
Vacsuhat Ede
Vadász József
Vass Sándor
Váradi Károly
Velits György
Venetianer Sámuel
Verbovszky Aurél
Visegrády József
Vörös Imre
Weinberger Fülöp
Weisz Aladár
Weisz Frigyes
Wilheim Jenő
Zékány József
Zirányi Rezső Vilmos

MAGÁNTANULÓK:

Accipe Károly István
Anton Károly
Baksay Miklós
Barabás Béla
Beck Zsigmond
Csákány Ferenc
Csármán Károly
Csintalan Andor
Erdélyi Antal
Fenyő Lajos
Fodor Elemér
Geher Pál Antal
Gleichner Ferenc
Gribács Lajos
Györhy Elek
Halász Dániel
Horváth Zsigmond
Kampfmüller István nk.
Klein Márton
Knoll Béla Antal
Kövecsy Ákos (nk.)
Krausz Mihály
Lehota József
Latzkov Károly
Machorek József
Mándy György
Markuszek Rezső
Mihály István
Mikolay Kálmán
Milhofer Jenő
Mitterpacher Gusztáv
Nusal István
Pellion Arthur
Radó Viktor (nk.)
Rajkai Lázár (nk.)
Rédiger Árpád
Szabó Sándor
Szegő Boldizsár
ifj. Szemányi Péter Pál
Theodorovits Márton
Vieszt István
Wagmann Antal
W. Vértes Farkas
Weber Béla
Zsurka Szilárd

1901—1902. tanév.

Acimovic János
Alter Áron
Amtmann Ferenc
Andrássy Árpád
Andrási Miklós
André János
Apay Endre
Apró István
Aszódy Imre
Auner Béla
Bándics Lajos
Barényi Géza
Bartyik Sándor
Becher Ernő
Bellasics Viktor (t.)
Benczúr Pál
Berényi H. Lajos
Bodó Jenő

Bodroghy Árpád
Boné József
Boross Pál
Bölcskei Vilmos
Baracs (Braun) István
BREBERA VENCZEL
Buday János
BUKOVINSZKY ISTV.
Büki Dénes
Czilczer Sándor
Danes Tamás
Daraghy Miklós
Darida Ferenc
Demeter Géza
Denk Lajos
Domokos György
Dukász Jenő
Érdi Aladár
Faragó Lajos
Farkas Sándor
Fekete Zoltán
Fényes Endre
Fialkovszky B. László
Fischer Károly
Fonyó Gyula
Frantsik Géza
Friedlander Arthur
Füles József
Gál Sándor
Galotti Miksa
Gavora Károly
Goldberger Jakab
Gottlieb József
Gömbös *Sándor (t.)*
Gregorcsik Pászti Márt.
Grenerczy Béla
Grenerczy Gyula
Greskó Emil
Guhr Béla
Guta István
György Lajos
HAJBÓK LAJOS
Hamar Lajos
Hangonyi Gábor
Hegedűs Bálint
Hanzély Károly
Horsetzky László
Jakabovics Andor
Janda Róbert
Kádár Béla
Kárpáti Károly
Kern Géza
Ketter Gyula
Kigyósy Oszkár
Király Lajos
Kiss Jenő
Kiszelly József
Koncsek Károly
Koszorús Lajos
Köri (Pecsera) Antal
Krakker Ferenc
KRÜMM ÖDÖN
Kubinyi Béla
Krucsovszky Sándor
LANGMÁHR JÓZSEF
Lévay (Liszka) János
(Macska) Szigeti Béla
Magáth János
MAGYAR GYŐZŐ
Marczy István (t.)
Marosan Izidor
Mészáros János
Mastnak József
Mayer Ferenc
Melitskó Aladár
MESSINGER MANÓ
Mikitta Béla
Mikolay Károly
Mistéth Zoltán
Müikl József
Nagy Dezső
Nagy Elemér
Nagy Géza
Névy László
Ney Lajos
Nutiu V. János
Oláh Rezső
Orosz Bertalan
Ossikovszky Béla
Ötvös (Grünfeld) Leó
Pelezmann József
Páldi Géza
Pálfy Károly
Pauer Béla
Péterfy Stampf Sándor
Pintér Ferenc
Prágay István
Proszonits Nándor
Puskás Endre
Reichherzer György
Repold Károly Jenő
Róka Sylveszter
R. Kövesdi Imre
Rottenbiller Fülöp
(Rögler) Rohonyi Dezső
RUZSINSZKY LAJOS
Schuller Gusztáv
Simon István
Steiner Béla
Steiner Sándor
Steiner Mór
Stern János
Stichleutner Gyula
Strauszmann Márton
STRÓBL HENRIK
Stróbl Vilmos
Sulc Károly
Szabó Árpád
Szabó Ernő
SZABÓ JÓZSEF GY.
Szántó Benő
Szappan János
Szarvas János
Szathmári György
Szedlyár József
Szegő Mór
Székely Samú
Széli Ferenc
Szenes Aladár
Szente Jenő
Szikla Kornél
Szilágyi Miklós
Szóbél Pinkász
Tárnok Dezső
Téglássy Lajos
Tepliczky Aladár
Tóth István
Ungvári József
VEJDA JÓZSEF
Velenczey Emil
Veress János
Vosnya Tivadar
Viz Aladár
Wachtler Ferenc
Walter Jenő
Weisz Miksa
Wünschbach Dezső

MAGÁNTANULÓK:

Almay István
Andracsek Vilmos
Argényi Mátyás
Bartholomeidesz K. (nk).
Boér Károly
Brenner Kálmán
Csató Pál
Fehér Aladár
Flesch Mihály
Gavallér Gábor
Gábor János
Görög János
Gyurits László
Herczeg Imre (nk.)
Hollósy Károly
Horváth Gyula János
Jakabffy Pál Jenő
Jezeuics Ferenc *(nk.)*
Kanka Henrik (nk.)
Kornfeld Zsigmond
Latzkovics Ákos Ádám
Patz Dezső
Papp Endre
Papp Nándor
Pálfi József (nk.)
Pápay Zoltán
Petry Leó
Pintarics Ferenc
Radó Jenő
Radó Soma
Reschofszky Benő (nk.)

Ripczó István
Schiller Gusztáv
Scháffer Ferenc
Semsey Árpád (nk.)
Szemere Oszkár
Szigeti Károly
Szulimán István
Vágó Béla
Weisz Gyula

1902—1903. tanév.

Abonyi Lajos
Bartal Béla
Bárdos Mihály
Bertic Ferenc
Békésy Gyula Pál
Békési Sándor
BIATSY GÉZA
Bodrogh András
Bodrogi Károly
Bosznai István
Chován Kálmán
Cseh Árpád
Csernátóni Béla
Czeczkó Ferenc
Dausz Ernő
Dedinszky Camill
Deutsch Salamon
Dobozy Ferenc
Dodigovics Iván
Dubois József
Edinger Zsigmond
Ehrenfeld Lajos
Engel Bernát
ENGEL ERNŐ
Epstein Béla
Farkas Lajos (nk.)
Fehér Géza
Fejérpataky László
Fekete Pál
Fekete Sándor
Fodor Jenő
Gárdonyi Árpád
G. Gellért Miksa
(Grün) Gergely Rezső
Günther Árpád
Gyarmati Mihály
Harmat Miklós
Haug Emil
Hauptvogel Milán
Havas Jenő
Hlavacsek Ágoston
Hőke Béla
Jamniczky Endre (nk.)
Janik Lajos
Jokics Tivadar
Kanka Frigyes
Kapy István
Karhesz Ödön
Káfer Károly
Kelemen János
Kende Henrik
Klein Alfréd
Klivinyi Károly
Komlósi József
Kovács Rezső
Kovács István
Kozacsek Lajos
Kánig Dávid
Körpel Dezső
Krausz Lajos
Kubinyi Ferenc
Kucsera Albert
Kusulja Milán
Laber Arthur
Lazáry Géza
Lábady Ferenc
László Samú
Löffler Jenő
Lőwy Gyula
Madarassi István
Magyar István
(Marcu) Márk János
Markovits Sándor
Mathédesz Pál
Menkina Ferenc
Menkina Lajos
Mestyanek István
Mihálovits Norbert
Miklós János
Misljenovits Ráfael
Molnár Sámuel
Mussong Nándor
Nahoczky Miklós
Niksics Sándor
Nyitray Dezső
Orhel József
Pagura Viktor
PAJER GUSZTÁV
Paulinyi Ernő
Pavisic Stanko
Pál Vilmos
Pecznik Rezső
Pesitz Nándor
Popper Jenő
Prpic Márk
Radó Andor
Rauschan József
Regényi Béla
Rigó Mór
Roma Béla
Rózsa Béla
Rudnay Barna (nk.)
Ruttner Alfonz
farczádi Sándor Lajos
Schárer Béla
Scheldt Henrik
Schik László
SCHMIDHOFER GY.
Schmidlin Béla
Schnirtz József
Simics Gergely
Sokolic Alfonso
Szőke Dezső
Steiner József
Somogyi József
Strausz József
Szabó Ödön (nk.)
Szagmeiszter János
Szántó Lajos (nk.)
Szent-Ivány Zoltán
Dr. Szilvási Zoltán
Szóbél Samú
Szomják Elemér
Sztokánovics Márk
Szűcs Imre
Tálas Alajos
Temovits Győző
Thuróczy Károly
Torkos Antal
Tóth László
Török Jenő
Trapp János
Tyichi József
Vida József
Vilcsek Sándor
Wolleszky Károly (nk.)
WAGNER JÁNOS
WÉGHOFER BÉLA
Wéghofer Gyula
Weiss Antal
Zerdahelyi Antal
Zoltán Gyula
Zsebráczky Gyula

MAGÁNTANULÓK:

Árpád Henrik
Bárkányi Vilmos*
Blaú Károly*
Ecsedy Ferenc*
dr. Frank Mihály
Just Ferenc
Kispéter Lőrinc*
Krutsay Gyula*
Pap János*
Schorr Dávid*
Ungár Samú*
Üveges János Lőrinc
Veiter Ernő*

Vékes Imre*
Zaymus Vince
A *-gal megjelöltek hivatalnoki állományába képesítése kizárólag a vasúti leszámoló hivatal való kinevezésre jogosított.

1903—1904. tanév.

Algátzy János (t.)
BECK FERENC
Bede Árpád
Bercsán Valér
Bingulac György
Blaschek Rezső
Bleier Rezső
Borovecki Vivtor
Brunn Egmont (t.)
Burgan József
Cseh Béla
Dasovic Milán
Dénes Lajos
Eckhart Ede
Eigner László
Engel Ödön
Erőss József
FAA GÉZA
Farkas Kamill
Fekete Zsigmond
Fischer Emil
Frőhlich József
Gavora Jenő
Ghilárdi Ottó
Gutgessel Ferenc
György János
Helebrant József
Hits Béla
Ibrányi Mihály
Imricze János
Jakabffy Tibor
Jáger József
Jéger Károly
Katona Ernő
Kelen Márkus
Kell Aladár (t.)
Király Ödön
Klekner Pál
Knezic Iván
Kolakovic József
Köller Rudolf
König Gyula
Krón István
MARINKA JENŐ
Mátyus Sándor
Méhely Nándor
Millisits Sándor
Miinek János
Pap Kerekes István
Pásztohy Dénes
Pethő István
Pillepich Richárd
Pogány László
Póczy István
Polgár István
Prober Arnold
Rá ez Dezső
Rosenberg Dezső
Schüster János
Seffer Jenő
Somay Dezső
Spreitzer Ferenc
Stettner József
Sazbó Ferenc
K. Szabó János
Szeif Gyula
Szentirmai Dezső
Szmrecsányi Pál
Tegző Jenő
Tóth Gyula
Thuórczy István
Váczi Gyula
Verdőssy Béla
Wallner József
Weiss Ödön
WERNER SAMtJ
Wilfing Nándor
Zitter Rezső

MAGÁNTANULÓK:

Gottwald Károly
Jelen Árpád
Tímár Béla
Tóth István
Varjú János

1904—1905. tanév.

Adraányi Jenő
Agras Milán
Artner Nándor
Bartha János
Belánszky Arthur
Bierszky Károly
Bíró Ambrus
Fabinyi Sándor
Fekete Zsigmond
Gál Gyula
Gál Sándor
Gálbory József
Grósz Béla
Gerzon Ferenc
HOLZINGER JÓZSEF
Holl János
Host Nikola
Jahn Ferdinánd
Jakoby Jenő
Kalcsok Ferenc
Kész Kornél
Kovács János
Krempászky Ferenc
László Farkas József
Laysch Ernő
Melczer László
Meskó Tihamér
Milosits Béla
Orlié Milivoj
Papp Béla
Pongrácz Antal
Prehoffer Imre
Raubach Milán
RUCHWALD ALBIN
Schiebel Milán
Stazic Matya
Szenes Márk
SZÉKELY MÓR
Szmrecsányi Kálmán
Tauffer Lajos
TIEFBRUNNER VIKT.
Tűsek Lajos
Újvári—Cseh József
Véber Károly
Dr. Princ József
Kaiser Jakab

1905—1906. tanév.

Bayer Agoston
Bednár Béla
Dalmi Gábor
Deutsch József
Drumár Gyula
Feldmann Ferenc
Gaál Kálmán
Grundböck Pál
Hallavanva Győző

Hanák Ferenc
Hatvani Sándor
Illés János
Kelemen Tihamér
Khudy Tihamér
Kiss István
Klimko Vendel(t.)
KOPECZKY OTTÓ
Koller János
KRAJÁNSZKY GYŐZŐ
Kristóf István
Kusec Dragutiu
LETAL ÁRPÁD
Lévy Mihály
Majoros József
MARTIKÁNYI REZSŐ
Memlauer Károly
Mess *Jenő (t.)*
Meskó Brúnó
Mjertus József
Nyáry Károly
Pálfy Kálmán
Pálmai Gyula
Pleyel Imre
Popovic Milán
Prém Sándor
Pucarin Milán (t.)
Radák Dusán
Reinitz Oszkár
Rosenstengel Péter
Schauer Tibor
Silverió János
Sóját Mátyás
SOMOGYI LÁSZLÓ
SZEKENDY DEZSŐ
Sztankovits Aladár
Tamási Miksa
Dr. WEISS CONRÁD
Werner Adolf
VICZENIK JENŐ

1906- 1907. tanév.

Andor Gyula
Andreidesz Géza
Bajomi József
Báron Ernő .
Brotesser Rezső
Buday József
Bukovits Jenő
Cséplő József
Darvasi Gyula
Ejszaki Géza
Erdélyi Gyula
Fischer Vilmos
P'leider Zoltán
Frőchlich Róbert
Gömbös Ferenc
Krün Károly
Helvei Géza
Hoffmann Ödön
Hollósy Béla
Horváth Károly
HORVÁTH LAJOS
ISPÁN GYÖRGY
Jungmann Károly
Kerpner Márk
KERTÉSZ KÁLMÁN
Kesic Milán
KIANITSKA GYULA
Kliegl Zsigmond
Korányi Béla
KOVÁCSY GYULA
Kőnig József
Kraugaljay Oskár
Krausz Ferenc
Kreuzinger Géza
Kutsek István Elemér
Langsfeld Zoltán
Marton Géza
Matúra József
Nagy Zoltán
Nádpataky Sándor
Neumann Antal
NEY ÁKOS
Oláh László
Parioovic Milán
Péchy József
Dr. PLESKÖ OSKÁR
Podhorányi Rezső
Poór Béla
Radimeczky Géza
Rédly Camill
Riszner Károly
Ritter Ármin
Ritscher Marcell
Sándor József
Sándor Zsigmond
Szabadost Árpád
Szántó József
Szilágyi Károly
Schwellengráber István
Schwinghammer Bert.
Stingly Kálmán
Tauber Jakab
Teppert Ferenc
Tímár László
Tombory Ernő
Tonkovic Drágul, in
Vályi János
Vörös Ferenc

1907- 1908. tanév.

Alföldi Rezső
Altunger Miklós
Babic István
Bajza Ferenc
Barcza (Kohn) Zsigmond
BARÓKAY JÓZSEF
Bausch Zsigmond
Beretka Conrád
Bihary Gábor
Birkás József
Blazsek
Blazsek István
Bogscha Imre
Boros Andor
Böhm Károly
Böröcz Béla Gyula
Brandstetter József
Brodmann Mór
Branszky Gyula
Braun György
Czettler Rezső
Csányi János
Csontos Dezső
DANZINGER KÁLMÁN
Dávid Ferenc
Decker Kálmán
Denderle József
Derzsi Béla
Dietz Kálmán
Diós Lajos
Dömök Béla
Egri Lajos
Elemér György
Fábián Lajos
Fábry Jenő
Faragó Emil
Faragó Gyula
Farkas Ede
Farkas Ernő
Fidrus József
Fodor Miksa
Dr. FORRÓ LAJOS
Főcze Sándor
Földes Miksa
Futó Dezső
Fülöp Ödön
Gaál Ernő
Galfszky Nándor

Gáspár Traján
Geruska Pál
Ginovszky Jenő
Grantner Vilmos
György Dénes
Hadik Kálmán
Hajnal Márton
Hajós Géza
Havas Jenő
orvay Sándor
orváth János
Horvát (Kohn) József
IVANOVSZKY ÁRMIN
Iványi Jenő
Jakab Sámuel
Jezsovics Mihály
Dr. Káldor Artur
Kapuy Zsigmond
Karabencsov Ignác
Kárpáti Andor
Kasumovic Illés
Kemény Zsigmond
Kertész Hermann
Klein Tóbiás
Koncz Lajos
Kovács Imre
Kovács (Koch) József
Kovacsics Károly
Köhler Vilmos
Krausz Béla
KRESZNERICS GY. F.
Ladányi Ödön
Lakos László
Lengyel Lajos
Ludvig Péter
dr. MAGYAR IZSÖ
Majercsik János
Markovié Péter
Markuszek Rezső
Márk Károly
Martinelli Gusztáv
Mekinda József
Menyovszky József
Mészáros Kálmán
Meiszner Oskár
Mikus József
Mocskonyi Brúnó
Molnár Endre
Mudrinic Gojkó
Nagy Péter
S. Nagy Zoltán
Németh József
Novák Arthur
Nyíri Adolf
OCSOVAY LAJOS
Ofner Leó
Oláh Mihály
Orosz István
Osváth Béla
Pangl Ferenc
Pap Géza
Papp Lajos
Pálfl Alajos
Pálfl Andor
Párducz Nándor
Pfeiffer József
Pigall Péter
Pintér Pál
Platt Ede
Polák Miklós
Polony István
Prohaska István
Prahács István
Putnoki Barnabás
Resser Lajos
Reviczky Kálmán
Rostos Aladár
Rubin Boldizsár
Rudnay Károly
Ságer Ferenc
Savic Milenkó
Sebők Salamon Sándor
Simon Sándor
Simonffy Tamás
Messinger Mór
Sugár (Singer) Sándor
Schwartz Gábor
Schwartz Nándor
Schőberl Miklós
SZABADOS FERENC
G. Szabó József
Szabó László
Láczai Szabó László
Székely (Spira) Gyula
Szendrey Pál
SZIKOSSY FERENC
Szilágyi György
Szily Andor
Szirmai (Schwarz) Mór
Szőke József
Szurovy István
Takács János
Takó István
Thaller Albin
Tamási József
Tompos Dezső
Tomer Károly
Tóth Béla
Tóth Imre
Török Gyula
Üveges Ferenc
Vánkay Imre
Veres Gyula
Veresegyházy István
Vértes Izsák
Vértes (Weisz) Miklós
Dr. VIDRA GERGELY
Visy Aladár
Vozler Ödön
Vörös Mátyás
Vrabel István
WALLER OSZKÁR
Windecker Conrád
VUJICS JÁNOS
Zábó János
Zombory József
Zmajic György

1908-1909. tanév.

Allesz Vilmos
Auer Károly
Ágotái Ede
Bakalovich Gábor
Balázs János
Balogh József
Ballogh István
Bárdos Ottó
Bárdossy Gyula
Bencze István
Benedek Zoltán
BEKEFFY JÁNOS
Bihar Alajos
Biró Gyula dr.
Bleier Dezső
Bodnár Károly
Bodnár Nándor
Bontó Rezső dr.
Börcsök Mihály
Brnlai Gyula
Butty Gyula
Czégély Gyula
Cservenka Vilmos
Csisztai Károly
Csizmadia István
Csuszner Károly
Czirjék Emil
Dallmann Károly
Daróczy László
Darvas (Deutsch) Béla
Darvas László
Deutsch Béla
Dékány József
Dénes József
DÉRI JENŐ
Domokos Vilmos
Dorosnyák János
Égi Aladár
Ernst Károly

Faragó László
Fekete Károly
Ferenczi Alfréd
FERKOVIC ANTAL
Fischer Aladár
Fodróczi József
Főnyi József
Frey Miklós
Frisch Lajos
Fürst Nándor
Galgóczy Béla
Gárdos (Gartner) Frigy.
Gavez Imre
Gál (Kohn) Márkus
Gertsmann Gyula
Géczy József
Goriczay Gyula (t.)
Grófesik Béla
GUTTMAN ADOLF
GYULAY GYŐZŐ D.
Hajós Rezső
Hajkó Nándor
Halmágyi Károly
Hellmann Gyula
Hofmann Frigyes
Huszágh Géza
Humicza Tivadar
Huszta János
Hutflesz Mátyás
IMRE DEZSŐ
Ivosecics Száva
Jámbor Zsigmond
Józsa Kálmán
Jurkovic István
Kabdebó György
Kallina Ernő
Kalmár Vilmos
Kamuty Elemér
Kasza Béla
KÉSMÁRSZKY A.
Kirschenleuter József
Knezits István
Kolaric Ferenc
Kornfeld Emil
Kovács Miksa
Kölesei Elek
Körösi Mihály
Krausz Mór
Kukuberger Henrik
Kuti Imre
Langer Ernő
Laszgallner Ernő
László Lajos Tivadar
László Mihály
Leiten Miklós
Lesska Ferenc
Ligeti Béla
Lippay Antal
Lőrinczy Dezső
Lusztig Jenő
Madjanovic Miklós
Marencsák Ágost
MATEIDESZ JÓZSEF
Mészáros Kálmán
Mihálik Kálmán
Mihatovic György
Miklós Imre
Mohos Ferenc
Monasterian Gyula
Móricz Imre
Morsan István
Moslavac Viktor
Mühlhofer Károly
Nagy Sándor
Nagyiván Pál
Nádudvari (N.) Aladár
Neuman Henrik
Novák Sándor
Orczi István
ősz Lajos dr.
Pap József
Papp János
Papp Zsigmond
Parnay István
Pataky János
Pánczél Pál
Pátkai Andor
Polgár (P.) János
Pfeiffer Rezső
Poberai József
Podhradszky Jenő
Polcz Géza
Popovits István
Posztóczky Géza
Prohászka Camill
Puskás Kálmán
Ragányi Ignác
Reich Márton
Répás István
RÉVÉSZ MÁTYÁS
Révész Tihamér
Révész Zoltán
Ritter Jenő
Róth Zsigmond
Rozgonyi János
Röszner Vilmos
Rudnai Béla
Rusznák Zsigmond
Ruttner Béla
Saly Elek
Sarkady József
Seiffert Gusztáv
Seiffert Károly
Selmeczy Róbert
Siegel Dezső
Simon Árpád Zoltán
Simonkovich Károly
SOLARCZ OSZKÁR.
Soós János
Sovánka Sándor
Spiegel Ignác
Sugár Hugó
Supncic Lipót
Sütő János
Schwarz Gyula
Szabó Gyula
Szabó Károly
Szabó Valér
Szarukán Márton
SZERDAHELYI K.
Székely Ferenc
Szitár Béla
Szolga József
Takács Lajos
Tivadar Viktor
Tóth István
Tóth János
Tóth Mihály
Töttössy Ernő
Trebitsch Jenő
Vajas Imre
VARGA ENDRE
Vargha Elemér
Vas Imre
Várady Kálmán
Vány István
Vucetic Iván
Wagmann Kálmán
Weil Gyula
Weisz Lipót
Weissenberger Frigyes
Wilhelm Antal
Zvér Béla

1909—1910. tanév.

Albert Pál
Altmann Rezső
Aranyossy László (tör.)
Alit Géza
Babay Sándor
dr. Bagi Ödön
Bajkai László
Bállá Miksa
Balló Károly
Baloghy Lajos
Baltay Lajos
Barkóczy Ferenc
Barta Károly
Benkő Mihály
Berkes László

Bernát Vilmos
Berzsenyi Károly
Békésy Endre
Bélái Árpád
Blázsek Lipót
Bodó György
Bodó Tibor
Bodor Sándor
Bochdanovits Béla
Bontó Károly
Boros István
Boross László
Boros Ödön
Bóna József
Bőck János
Bölcskei Jenő
Bölöny Dezső
Braun Bertalan
Buday József
Chrzanovszky József
Csapiár András
Cseh Ferenc
Csík József
Csima Béla
Csire János
Danzer Jenő
Debránik Kálmán
DEBRECZENYI J. M.
Demeter Lajos
Deckinger Ferenc
Dezsőfi Jenő Antal
Dénes János
Doroghy József
Dorsics Ödön
Doskocil Cornél
Einberger Aladár
Engel Sándor
Englmann Frigyes
Faludy Ferenc
Fábián Ervin
Dr. Fáy Andor Béla
Fehér Lajos
Fejes János
Ferenczi Nándor
Fischbein Ábrahám
Földy István
FRANKENDORFER A.
Galbavy József
Galgóczy Gyula
dr. GALGÓTZY O.
Gardinovacski Zs.
Gavallér Géza
Gál Béla
Gál Imre
Gaal Lajos
Gál Máté
Gellért György
Gerecz László
Geschek Frigyes
Grahovac Máté
Gréczi Péter
Grimm Emil
Grkievic Imre
Gyarmati Mór
Győrffy Dénes
György István
Győry Olivér
Gyurosovits Ferenc
Halmai Ernő
HALLÖSY TIBOR
Havlicsek Ferenc
Hazslinszky Ede
Helisz Gyula
dr. Hingler Boldizsár
Holczer Kálmán
Horky Gyula
Hornischer Pál
Horváth Endre
Horváth Gyula
Horváth Zoltán
Jahn Győző Gyula
Jankovich Jenő
József Sándor
Juhász Sándor
Juhász Zoltán
Jusits János
dr. Kalecsinszky Zoltán
Kallós Béla
Kalós Sándor
Karácsony Sándor (tör.)
Karlovic Imre (nk.)
Kádár Miklós
Kárpáthi Zoltán Béla
Kelemen Kálmán
Keller István
Kerpen Ferenc
Kertész Lajos
Kéri Rezső
Kirchlechner Jenő (nk.)
Kirchenheuter Jenő
Kiss Elemér
Kis József
Kiss Zsigmond (tör.)
Klein Jakab
Koch Károly (nk.)
Koch Vilmos
Kocsis Dénes
Kodé András
Kódor Károly
Kolos Aladár
Dr. Komarek Ervin (nk).
Komjáthy Jenő
Korányi Salamon
Kos István (t.)
Kovács Imre
Kovács István
Kovács Lajos
Kovács Tibor
Könései Jenő
Kőnig Béla
Kramer Pál
Kranjácz Ernő
Krause Gyula
Krizsán Lajos
Kunhegyi Gusztáv
Kuthy Antal
Kuzman Miklós
Kömmel Frigyes
Lami János József
Láng László
László Mihály
Lechner István
Lederer Jenő
Legény Elemér
Lehoczky István
León Jakab
Lepesch József
Lichtenstein Rezső
Lipski Rudolf
Loderer Gyula
Lukács Sándor
Lukovinyi Rezső
Magos Gedeon
Major József
Marton Béla
Marvalits István
Mazár Gyula (nk.)
Mátyás Lajos
Mecher Antal
Medved Imre
Melichár Ferenc
Mészáros András
Milakovics János
Molnár István
Molnár Lajos
Molnár Vilmos
Muljevic Márk
Munka György
Nagy Ernő (nk.)
Nagy József
Nagy Károly (nk.)
Nagy Lajos
Dr. S. Nagy László (nk.)
Nemecsik Zoltán
Nemes Aladár
Nemes (Neumann) Gyula.
Nesselfeld Géza
Novák József
Olaj as Imre
Orlic Alajos
Pappert József
Paraicz Gábor
Parragh József
Parági Lajos
Pataki Imre
Pálfy Endre
Pecnjak Milivoj
Petry Jenő
Petró József
Pesty Lehel

Pipcsák István
Prinz János Béla
Pogány Gyula
Pollák Iván
Polnisch Géza (nk.)
Puhovic Márton
Pulmann Vince
Püspöki Aladár
Radits Ferenc
Richter Jenő
Rikker József
Rocs Dénes
Rónai Dezső
Rozsáli Ferenc
Röschenthaler István
Ruscsák János
Ruscsák József
Rüdiger István
Rzehák Béla
Sajó Emil
Sarkady Lajos
Sárosi Ferenc
Scharf Gyula
Schafer Lászlió
Schölögl József
Schuszter Ernő
Schütz Lajos
Seh Ödön
Seiffert Antal
Simoga István
Skrábák Győző
Spáda Endre Elek
Stanisics Milorád
Stefanovics Radován
Stehlik István
Stepanek Sándor
Stosz Frigyes
Strobán István
Sugár Imre
Suszták Ödön
D. Szabó János
Szalárdy Kálmán
Szerbák János (nk.)
Székely Endre
Szibián László
Sziesz Károly
Sziklafy Pál
Szilágyi Imre
Szilágyi István
Szilvásy László
Szokoly Ferenc
Szőke Gyula
Szunyoghy József
Szűcs Zsigmond
Tárnok József
Tébi Lajos
Tokár József
Tornak Károly
Tomschey Lajos
Topscher Aladár
Tóth Lajos
Tóth Béla Géza
Tóth Pál
Traubert Roland
Thúry János
Ungár Jónás
Ursits Alajos
Vachuta Jenő
Vass Géza
Vasvári János
Várnai Tibor
Vida Viktor
Virág Jenő
Walter Gyula
Waniek Gyula
Weidinger Sándor
Wellisz János
Weth Alajos
Winter János
Wukov Károly
Zalai Gusztáv
Zádori László

1910—1911. tanév.

Achácz László
Aczél Lajos
Alleram Kálmán
Alsó Ödön
Andráscsin János
Aranyossy Benő
Artner Károly
Babirád Árpád
Bagosi József
Baitz József
Bajtos János
Bakacsi Béla
Balogh István
Barta István
Bartha István
BARTA SÁNDOR
Bauer Ernő
Bácskai Árpád
Bán László
Dr. Bárdos István
Bárány Ernő
Dr. Berényi Dániel (nk.)
Berke Árpád (t.)
Berényi János
Besenyei Béla
Blaszek Ferenc
Blazsevics György
Borbándi István
Boros Béla
Bors Gyula
Greiér Mihály
Brichta Gyula
Bukovinszky Miklós
Clair Aladár
Csatár, Aladár
Cseh István
Csekey Ödön
Csuthy Lajos
Czapp Endre
Czermann János
Czifra Miklós
Deák Géza
Demszky Vilmos
Derzsi Gyula
Diószeghy Lajos
Dittrich János
Domokos József
Drenyovszky Gyula
Ebner János
Ecser József
Ekkert György
Érsek Zsigmond
Fehér Árpád
Fehér Lajos
Fischlein József
Fischer László
Fischer Oszkár
Fi*ster Lajos (nk.)*
Fleischhammer Rajm.
Fodor Ferenc
Fodróczi Vilmos
Franjic Iván
Franki Richárd
Friedmann Árpád
Gálos Gyula
Ginovszky Ödön
Glavina Alajos
Gombay József
Gömbös Károly (nk.)
Görög Jakab
Grünbaum Zsigmond
Dr. Gyökössy End. (nk.)
Győri Vilmos
Háber Imre
Hajdú Árpád
Hajnal Pál
Halmai Jenő
dr. Hanke Kálmán
Hanezvacky Ede
Haris Aladár
Hartmann Alajos
Hartmann Mihály
Hayn Béla

Heinrich János
Heksch Béla
Hetényi Lóránd
Hitter Jenő
Hlinyánszky Béla
Hoffecker Lajos
Hollós Imre
Homer Emil (t.)
Honfi Sándor
Horn Béla
Horváth Ernő (t.)
Horváth György
Horváth Jenő
Horváth József
Horváth Lajos
Horváth Miksa
Istvánffy Miklós
Dr. Janczina László
Jarábek Gyula
Jánossy Béla
Jelenic Milán
Jeney László
Jochs Ferenc
Kallós Ernő
Kardos Dávid
Kardos Jenő
Karenovics Tibor
Karsai István
Kálmán Géza
Károly József
Kerbler Vilmos
Keresztes Máté
Keszey István
KIS DÁNIEL
Kis Mór
Kiss János
Kmetty Gyula
Knopp Károly
Kocsy Ferenc
(Kohout) Kádár Domok.
Kolcsánszky Antal
Kolos Aladár
Kolos Oszkár
Komáromy Miklós
Kondor János
Koós Lajos
Kopácsi Márton
Kopf Ignác
Kotting János
Kováts Boldizsár
Kovács Ignác
Kovács Jenő
Kőnig Aladár
Kövesdy Lajos
Kluka János
Krausz Miklós
Krenn Béla
Kreuczer Béla
Kreznár János
Krisch Kálmán
Kruisz Nándor
Kummer Béla
KUTASSY JÁNOS
Lajos Béla
Lantos Lajos
László József
Lászlóffy László
Lederer Samu
Lőke Lajos
Lőwestein Antal
Lukaszy Béla
Luntzer György
Lustig Dezső
Magyar János
Maholányi Kálmán
Majnik Győző
Mamuzich József
Mann Béla
Martin Béla István
Maztner Richárd
Márer Miksa
Márton Jenő
Menyhárd János
Mihálka Zoltán
Miklós Antal
Miszlivetz Pál
Mittermann Béla
Molnár László
Mucsicska Béla
Muck Oszkár
Müller Béla
Neiszer János
Neuhauser Imre
Németh János
Nikolits Péter
Novák Lajos
Novakovics Ignác
Oláh Bertalan
Oláh Károly
Orbán Gyula
Orczi Ernő
Ortutay Sándor
Papp Dezső
Pap Ferenc
Papista Péter
Paulus Ferenc
Pájer Andor
Pavic Bogdán
Petrik Antal
Petrovics József
Pfeifer Róbert (nk.)
Pilczer Rezső
Pintér Ferenc
Pogány Sándor
Politzer Vilmos
Prochaszky Gyula
Purgaric József
Püspöky László
Reich Jakab
Reich Károly
Remenyik Pál
Réti Béla
Révay Ferenc
Rónai Ferenc
Rothauser Manó (t.)
Rozgonyi István
Ruszt Béla
Ruvarac Milán
Salgó Lajos
Salic György
Sallay Lajos
Sallay Zoltán
Scharf Sándor (nk.)
Schadl Elemér
SCHERFENEDER K.
Schister János
Schreiber György
Segner Boldizsár
Selymes József
Solárcz Richárd
Sole Henrik
Sólyom Gábor
Soltész János
Soltész Károly
Somogyi Géza
Spatz Sándor
Steinál Rezső
Steglehner Gyula
Steiner Jenő
Stipitic Mátyás
Strazeminac Károly
Surdy Sándor
Szabó Mihály
Szántay Géza
Szántay István
Szász Rezső
Szelelke Kéroly
Szemerédy István
Szent-Istványi Arthur
Szíjártó Kálmán
Szitás István
Szőke Károly
Sztarnoska Dárius
Szűcs Dezső
Szűcs Imre (nk.)
Takács Márton
Tatay Imre
Tóth Gyula
Tóth Jenő
Tóth József
Tóth Lajos
Tököly Lajos
Trecsényi Kálmán
Turóczy Miklós
Tschuppik Arthur
Umlauf Ottó
Unterecker Antal
Vszlanek Lajos (t.)
Dr. Vajda Andor
Varga K. János

Varga Jenő
Varga József
Dr. Varga Lajos (nk.)
Vas Lajos
Várady Jenő (nk.)
Vécsei Károly
Waginger Ferenc
Wagner Béla
Wallentiny Béla (nk.)
Weszelák József
Wimmerth Győző
Wicsner János
Wolf Jenő
Zala János
Zelinka Ernő

1911 —1912. tanév.

Ábrán József
Aczél Ernő
Adrigán Ferenc
Agárdy Kálmán
Aigner Géza
Ambrus Géza
Andó László
Andrec Ferenc
Angeli Lajos
Angyal István
Antal András
Antolovic Iván
Bajzar Mihály
Balássy Petzner Sándor
Benciu Jenő (nk.)
Bari Zoltán
Bartha Albert
Bácskai József
Bán György (nk.)
Bánffy Ákos Lajos
Bányay Zoltán
Bárdos Ernő
Bedő József
Bekény Rezső
Bende János
Bendik István
dr. Berkes Rezső
Berecki Vilmos
BERKÖ LAJOS
Barta Vince
Bécsy László
Békés Sándor (nk.)
Bérezi Imre
Béres Gyula
Biber József
Biró Ágh János
Bodea György
Bohus Elemér
Bohuczky Zoltán
Boldis János
Borbás István (nk.)
dr. Boros József
Brichta Arthur
Briski József
Burger Miksa
Csath Ákos (nk.)
Cseljruszka Lajos
Csermely György
Csernók Ernő
Csóty József
Czernojevic János
Cziglényi József
Czömpöl Ignác
Deseő Géza (nk.)
Deseő Tibor
Dénes Nándor
Deutsch Ödön
Deutsch Rezső
Diénes Lajos
Dombay György
Dudukovits Rados
Ebei Antal
Égert István
Endrédi Antal
Erdei Nándor
Erdélyi Ede
Erega Rezső
Erdős Gyula
Eskulits Emil
Eszenyei Gyula
Faragó Jenő
Fazekas Károly
Fazekas Márton
Fáy Lajos
Federits Róbert
Fehérváry József
Fekete Pál
Fodor György
Foremszky János
Földváry József
Franczl Gusztáv
Frei Iván
Furcsák János
Dr. Fülep Mór
Füzesi János
Garbaisz Géza
Gájer Endre
Gáspár Gábor
Gelléri Nándor
Gerő Bernát
Gerő Gyula
Gonda Henrik
Gruber Szilárd
Gulden Gusztáv
Günsz Sándor
Győri Gyula
Győrök János
Hadnagy Kálmán
Halász Gyula
Halmágyi Dezső
Halmos Ignác
Halmos Lajos
Hegyi József
Heimann Ede
Hering Sándor
Hettlinger József
Hitter Győző
Hollán Andor
Hollós Károly
Holzinger Kornél
Horánszky Miklós (nk.)
Ilovszk Jenő
Imrey Jenő
Jakab Kálmán
Jakabfy József
Jánó Béla
Jánossy Sándor
Jelinek Lipót
Juranits Albert
Kanyó Tivadar
Kara István
Kaszner Jenő
Kaufke Ernő
Kántor Ferenc
Kántor István
Kántor Rezső
Kelemen Jenő
Kempny Károly
Kenesei Károly
Kianicska Ágost
Király József
Dr. Kiss Ernő
Kiss Gyula
Kiss János
Kiss József
Kiss Károly
Kiticic József
Klein Imre
Klein Pál
Klukovics Lajos
Knöpfler Rezső
Kóbor István
Kolbenheyer Z. *dr. (nk.)*
Koleszár Mihály
Kopcsándi József
Koprovsek Iván
Kovács Dezső
Kovács Imre
Kovách István
Kovács Jenő
Kovács Sándor
Kovászy Imre
Kovásznay Béla
Kozmanovics Conrád
Kövér Péter
Kreutz Elemér

Kristó József
Kruzic Bodog
Kubinyi József
Kubistek Antal
Kurz Frigyes
Kvatkovszky István(nk.)
Laki Rezső
Láng József
dr. *Lantos Ágost (nk.)*
Laval Róbert
Laykauf Aladár
Lázár Béla
Lehoczky István
Lein Zsigmond
Lendvai Vilmos
Lederer Lajos
Lévai Miklós
Lévai Zoltán
Lisko Sándor
Lovászi György
Lukács Lajos
Lux Sándor (nk.)
Magyar Miksa
Mahler Jenő
Major Sándor
Malesevics Milos
Marianovich Ernő
Markovits Leó
Márkus Ferenc (nk.)
Masznyik Gyula
Mátén Béla
Mátéi Miklós
Máthé Lőrinc
Mátyás Sámuel
Mauchs Elemér
Melicher Sándor
Mercz Gyula
Mikes Ferenc
Módly Cornél
Moldován János
Molnár Béla
Morvay Béla
Mrgyenov Dusán
Müller György
Nacsa Sándor
Nagy Gyula
Nagy Imre
Nádor István
Necsof József
Nemes Gyula
Némethy Géza
Novák Sándor
Novinszky Jenő
Nyiresi Árpád
Oberna Sándor
Ördög László
ősz Béla (nk.)
Palló Antal
Palotai Ernő
Papp Aladár
Papp Antal
Pauer Adolf
Pauer Béla
Pákány Lajos
Pál Rezső
Pápai Elemér
Pecsenyánszky I. dr. nk.
Perneczky Sándor
Petrovszky Dezső dr.
Pflaume Oszkár
Pilder József
Plese Miklós
Póczik Ferenc
Podlusány Dezső
Pogány Károly
Polónyi Géza
Popper Mór
Popovics Ignác
Porzsolt Gyula
Posgay Rezső
Posta János
Principál János
Radek Árpád
Randé Jenő
Raschkó Antal (nk.)
Richard Gyula
Reif Vidor (nk.)
Rés eh Károly
Rózsa István (nk.)
Sallinger Gyula
Schiller József
Schmidt Oszkár
Schődl Károly
Schwinghammer F. (nk).
Segesdy András
Sebestyén Izidor
Sessler Róbert
Singer Emil
Somogyi József
Sós Ferenc
Spaldon Árpád
Springer József
Steinberger Károly
Steindler Károly
Stuiber Ernő
Sujánszky Lajos
Sumanovac Antal
Supancic Alajos
Supka Lajos
Styevó Lajos
Szabados Lajos
Szabó Albert
Szabó Ferenc
Szabó György
Szabó Gyula
Szabó István
id. Szabó István
Szalóky Géza (nk.)
Szeitz Péter
Szekeresi János
Szentesi Ede
Szeverény Zoltén (nk.)
Szikossy József
Szilvásy József
Szívós Géza
Szommer János
Szutor Aurél
Tanodi Tamás
Tanú Balázs
Tatay Boldizsár
Tauszk Ervin
Tábith Lajos
Técsy Endre
T*heil Ferenc (nk.)*
Tichy László (nk.)
Tischler Rezső (nk.)
Toró József
Tóth János
Tóth Zsigmond
Trgyina Győző
Trutzer Lajos
Udvari János
Vanák István
Vantsa Károly
Varga János
Varga Sándor
Varjas Sándor
Vattay Gyula
Várkonyi József
Váry Cornél
Velner József
Veress Géza (nk.)
Vermes Gábor
Vértesy Sándor
Vészi Miklós
Vidákovich Dezső
Vidákovich József
Virág László
Vlaicu Vazul
dr. Volenszky Jenő
Völgyi János
Waginger István
Wallentiny Gyula
Weisz *Sándor (nk.)*
Weiszhausz Aladár
Woller Rezső
Zakariás Lukács
Závodszky József
Znakovszky Miklós
Zsura Miklós
Zsuthy András

1912-1913. tanév.

Aczél Zoltán
Ádámkovich Béla
Adler Aladár
Albert Ferenc
Albrecht Károly
Almazsán Vojiszláv
Andor Sándor
Andreidesz Béla
Arany Lajos
Asztalos Mihály
Aulik Sándor
Ágh Sándor
Barczony Gyula
Bagi Dénes
Bagossy Béla
Bajor István
Bajusz Gyula
Balázs József
Balázs Nándor
Balogh János
Balogh József
Balogh Rupert
Balogh Sándor
Baló Sándor
Baranyi (Demeter) J.
Barna Domokos
Barna György
Bárok Imre
Barth Antal
Bartha József
Bauer Pál
Bálint Árpád
Bálint **Imre**
Bánn Sándor
Báthory Jenő
Bebrits Lajos
Bende Antal
Bene László
Benkő Emil
Berger Antal
Berts Lajos
Bezák Antal (nk.)
Bezerédy Ernő
Bidló Ödön
Biermann Ferenc
Bihari Zoltán
Biró *Zoltán (nk.)*
Biró Zoltán (hidasném.)
dr. Blazsek Dezső
Bodnár Béni
Bodnár István
Bodnár Jenő
Bogdán Jenő
Bognár Lajos
Boruzs Mihály
Both Gyula
Brajdic Rezső
Braun Adolf
Braun Vilmos
Breuer Mór
Breuer Ottó
Brolich József
Bubonyi Lajos
Bucsek János
Bujdos János
Buschor Gyula
Candrlic Gábor
Chiló Károly
Cike István
Csajda Károly
Csala Béla (nk.)
Csapó István
Csatkai Jenő
Csatlós József
Csausz István
Csenky Sándor
Cserey Árpád, (nk.)
Csigás József
Csíki István
Csíki Ferenc
Csillag Ármin
Czeglédy Jenő
Czeiner Mihály
Czeizel Rezső
Dr. Danes Bertalan
Darányi Ignác
Daume Gyula
Deák János
Densz Géza
Deutsch Adolf
Dezső Károly
Dezsőfi Győző
Déghy Sándor
Dicskó Károly
Dlabik Kálmán
Dobos Imre
Dobos Miklós
Draveczky Róbert
Drinóczi István
Druga Mihály
Ebner Ferenc
Eltér Balász
Emdrédy Géza
Emdrényi Hugó
Erdei Lajos (nk.)
Erős Miksa
Esztergály Gyula
Faragó József
Farkas Ákos
Farkas Márton
Farkas János
Farkas Sándor
Fábián Zsigmond
Fekete István
Fekete Sándor
Feldheim Márton
Ferenczi Gyula
Ferenczi Kálmán
Fertály Lajos
Fésűs Lajos
Fleischhammer Károly
Flesch Ödön
Fodor Ede
Fodor Oszkár
Forinyák Károly
Főglein Vince
Földes Béla
Francsits József
Friedl Miklós
Friedmann Dezső (nk.)
Friedrich József
Frőlich Géza
Funák Kálmán
Fülöp Ferenc
Fülöp József
Füsi Gábor
Gaal Géza
Gál Jenő
Galovszky Ántal
Gara Ferenc
Gáspár János
Gáspár Lajos
Goldschmied Dezső
Gondol Dezső
Gorócz Dénes
Gottfried Károly
Gottschall Gyula
Göncz Lajos
Grád Ervin
Gráf Lajos
Grósz József
Gruber Ferenc
Gruber Kálmán
Gutfreind Mór
Gyenge János
Győré Ferenc
Hack Károly
Hajdú Béla
Hajnal Károly
Halama Bertalan
Hanny János
Dr. Haraszthy Lajos
Hartl József
Hauser Béla
Hausinger Ferenc
Hayn Aladár
Hegedűs Lajos
Heidrich Ferenc
Heimann Sándor
Helfersohn Sándor
Hencsey Béla

Herbst Gyula
Herder Géza
Hircsu János
Hirsch János
Hochfelder Rezső
Homola László
Horky Ferenc
Horváth Aladár
Horváth Ernő
Horváth Ferenc
Horváth Gyula
Horváth István
Horváth István (sopr.-i)
Horváth József
Huszicska József
Idzi Rezső
Imre Lajos
Jakab Jenő
Jaksics Sándor
Jantula József
Juhász János
Juhász József
Jurisic József
Justus Dániel
Kabos Zoltán
Kaiser Endre
Kalla Lajos
Kalocsay Ferenc
Kalocsay Károly
Kaluza Ignác
Kaminszky József
Kaposi Ferenc
Karácsonyi Pál
Kassai Ferenc
Kaszián Gábor
Katona József
Katona Mihály
Kaufmann Benő
Kautni Sándor
borosjenői Kádár Béla
Kállay Sándor
Káplár Béla
Károlyi István
Keller József
Kemény Gábor
Kenz Frigyes
KEREKES GÉZA
KEREKES GYULA
Kern György
Kertész Aladár
Képiró József
Késmárszky Gusztáv
Khloyber Walter
Kicsid Árpád
Kindl József
Király Kálmán
Kiss Gábor
Kiss Gyula
Kiss Sándor

Klein Gyula
40
Klein Jenő
Klein József
Klonkai Gyula
Kotzián Ottó
Kolleth Sándor
Konráth Árpád
Kopf József
Kopping János
Korányi Sándor
Kovalszky János
Kovács Antal
Kovács Gyula
Kovács Imre
Kovács József
Kovács Mózes
Kozma Sándor
Kőnig Lajos
Kőszegi Lajos
Kővári Nándor
Kratochwil Rezső
Krauszpe Rudolf
Krausz Benjamin
Krisztinkovich Emil
Krivy András
Króner István
Kubányi Ernő
Kún Manó
Kuntsch Pál
Kurucz János
Kutas Vazul
Kwitsehala Károly
dr. Ladányi Géza
Ladits Sándor
Lakner István
dr. Lakó József
Laskay Janő
Laukó Géza
Láng Géza
Láng László
László István
László Sándor
Lehner Béla
Lehner Ernő
Leitner Tivadar
Lencz István
Lencz László
Lengyel Jenő
Lengyel László
Lépes József
Lichtfusz Antal
Liebwerth Lajos
Lisovszky Henrik
Löbl Manó
Lugossy Mihály
Magost Andor
Mayer Béla
Majerszky Béla

Márer Rezső
Markovics Géza
Markovits Géza
Markovitcs Kálmán
Martikány Kálmán
Marton Aladár
dr. Matkó Ferenc
Matusek János
Mándli Sándor
Márkus Elek
Márkus Vladimir
Máttyus Gyula
Meggyesy József
Meggycsi Károly
Merész Flóris
Meskó György
Meskó Sándor
Mester Sándor
Mezei Sádor
Miggisch Rezső
Mihálka Lajos
Mikó Imre
Milhofer Hugó
Milvius Ferenc
Milschon Béla
Mohora Mihály
Mohr Gyula
Moldoványi Jenő
Moltz Nándor
Molnár Dezső
Molnár Ede
N. Molnár Ferenc
Molnár Imre
Molnár István
Molnár József
Molnár Lajos
Mozsár Ferenc
Müller Ernő
Müller Henrik
Nagy László
Nagy Sándor
Nagy Sándor (nagykör.)
Nemes Gyula
Nikházy Viktor
Nittinger Géza
Nyíri Elemér
Ocsvay Zsolt
Ofner Aladár
Orf Kálmán
Oskó Péter
Ottisz Béla
Pachl Viktor
Paizs Zsigmond
Palencsár László (nk.)
Panágl Ferenc
Papp János
Pataky Sándor
Patrovits József
Paulus János
Pavalács Ede

Majorinc Kázmér
Malik Ferenc
Marczali Jenő

Pálfl Gyula
Pálfi József
Párján Lajos
Pentka József
Perczel Ferenc
Perjessy Ernő
Pestalics Gyula
Petracsek Ferenc (nk.)
Petrássovics Béla
Péczeli Pál
Pék János
Pfozer Géza
Piványi Kálmán (nk.)
Poberai János
Pollacsek Manó
Porjesz Árpád
Póta László
Prenoszil Sándor
Prikkel István
Puskás József (bánh.-i)
Puskás József (mindsz.)
Rafajlovits Milován
Ragyák János
Rajner Aladár
Rastovsky. Alajos
Rákos Vilmos
Rákosi Elemér
Reberics Lajos
Rechmitzer István
Reich Adolf
Reiner Ferenc
RÉVÉSZ FERENC
Roller Ármin (nk.)
Rorman Károly (nk)
Román Miklós
Rother Antal
Rotter Ferenc
Rovnánek Péter
Rózsi Kristóf
Rumi Károly
Sakac Miroslav
SALAMON BÉLA
Salamon Ernő
Salamon József
Salamon Lajos
Sasi Kálmán
Sassky József
Sánta József
Sávolyi Károly
Schádl Ernő
Scheida Ferenc
Schimetich József
Schippert Géza
Schlesinger Mór
Schmidt Benedek
Schmidt József
Schmidt Károly
Schrottmann Imre
Schulz Oszkár
Schultz Ármin
Schulze Ottó
Schütze József
Schwarz Brúnó
Schwerer László
Sebor Oszkár
Seemann Róbert (nk.)
Seidler Jenő
Semsey Lajos
Seress István
Simon Gyula
Simó László
Simsa Dezső
Sipos Jakab
Sisak István
Sörös István
Starcevic Péter
Steiner Lajos
Stelczer Gyula
Stern Lajos
Stuchlik Antal
Sümeghy Ferenc
Sümeghy Ferenc
Szabó Béla
Szabó Ferenc
Szabó István (dobrai)
Szabó István (jászber.-i)
Szabó Károly
Szabó Lajos
SZABÓ MIHÁLY
Szakmáry Albert
Szappanos Ferenc
Szathmári Gyula
Szántó József
Szász Domonkos
Szász Ferenc
Szászka János
Szczepkovszky Árpád
Szecsánszky Gyula
Szele Károly
Szelestey Elemér
Szelhoffer. Géza
Szemere Márton
Szerényi Béla
SZÉKELY GYULA
Szibrinsz Mihály
Sziebig Béla
Szíjártó Arnold
Szilassy András
Szilassy Sándor
Szilvássy Ernő
Szittár Antal
Szobotha Jenő
Szomolányi Antal
Szőke Ferenc
Sztankó Gyula
Sztraka Ágoston
Szűcs Dávid
Szvethy Lipót
Tahy Arnold
Takács Ferenc
Takács Sándor
Takács Zoltán
Táncsics Sándor
Tangli Károly
Tapodi Mihály
Tarr József
Terhes Barna
Tolnai Jenő
Tamcsó Dezső
Tóth Ernő
Tóth Ferenc
Török Antal
Török Elemér
Török Lajos
Török Sándor
Trencsényi József
Tucherl Oszkár
Túri Aladár
Túri Bálint
Ulbrich Győző
Vadász Gyula
Vajda Ernő
dr. Vargyas János
Varrók Lajos
Vasenszky Endre
Váli Albert
Válik János
Váradi Pál
Várady Dezső
Várkonyi Zsigmond
Városi Béla
Ventura Pál
Végman Lipót
Vértes Pál
Vértes Vilmos
Vidéki Géza
Vigh Lajos
dr. VIGYÁZÓ JÁNOS
Vilonya Sándor
Vintila Ábrahám
Virág Jakab
Vizy György
Vízi József
Vojnár Elek
Volkay János
Vőneki Ferenc
Vöröss József
Vörös László
Vörös Vince
Wagner Gyula
Wanatovics László
Weigl Jenő
Weiss István
Weisz Miksa
Wilhelm Gusztáv
Winter Imre
Wittreich Lajos
Wolf János
Wonderka Alfonz
Wurm Mihály

Zalai Károly
Zasztkó Kornél
Zeitler Károly
Zelenka Sándor
Zemenn Béla
Zemán József
Zettel Tamás
Zitkovszky Pál
Zoltán Pál
Zwar Károly

1913—1911. tanév.

Ajtay Gábor
Altmann Elek
Andor Béla
Andrejczó Elek
Antal Ferenc
Avemária Jenő
Ács Lajos
Bacilla László
Bacsinszky Elek
Baczoni István
Baglyos József
Balogh Béla
Balogh Gyula (nk.)
Baranyai Ödön
Dr. Baranyai Ferenc
Baricz Gergely
Bartha Imre
Bauer Pál
Bálint Ferenc
Bártfay Gyula
Bednár Lajos
Bedőházy Sándor
Beke Gyula
Belle Jenő
Benedek András
Berényi Gyula
Berger Frigyes
Bérezi István
Bieber Zoltán
Biermann Sándor
Biringer Antal
Bisz Ferenc
Blagaic Kamilló
Blum Pál
Bodonyi Ernő
Bodó Árpád
Bognár János
Bogyay Adolf
Bokor János
Bonyháti Dezső
Boros János
Borotsek Nándor
Borsiczky Gyula
Bőr István
Budai Károly
Buka Sándor
Bukovszky János
Butyka Gyula
Chiovini Béla
Császár József
Cseh Géza
Cseke Károly
Csenke Alajos
Csik István
Csizi Barna
Czirczán Sándor
Dr. Dallos Gyula
Dergán Antal
Dr. Derlik Imre
Dézsi Miklós
Domán András
Droba András
Druhora Kornél
Dsokebin Lajos
Dualszky Elemér (nk.)
Dudaskó József
Dudek Jenő (nk.)
Dugalic József
Dumyi Pál
Dutkay Lajos
Dvorszky Károly
Dvrozsák Ferenc
Egész Kálmán
Egyed Imre
Eisner Béla
Eltscher Károly
Engel Béla
Erdődi Dezső
Faragó Bertalan
Faragó László
Farkas Gyula
Fazekas Kálmán
FEHÉR GYULA
Feiler János
Fekecs Jenő
FEJÉR PÁL
Ferecz József
Ferenczy Kázmér
Feuermann Bertalan
Filakovac Branislav
Finta Sándor
Fischer Izidor
Fischer János
Fleser Parteni
Flórián Gergely
Flórián Géza
Franz Károly
Friedländer Richárd
Friedmann Elek
Füleki József
Garai Ferenc
Dr. GARAM JENŐ
Gaul Károly
Gazdag János
Gál István
Gál József
Gáspár Gyula
GÁTHY GÉZA
Gerber Henrik
Géczy Dezső
Gloser Dezső
Gombos Pál
Gondán Imre
Gorylowicz Tivadar
Groda Sándor
Grodek Gusztáv
Gross Mór
Grosz Kornél
Györgyi Karácson
Gyurka János
Gyürky Gábor
Haag Béla
Hady István
Hajabázs László
Hajduczky László
Halász István
Halász Kálmán
Halmángyi Márton
Halmos Gyula
Haluzsynszki Ede
Haluzsynszki József
Handzus János
Harmath Béla
Harmat István
Harmat Mihály
Hauptmann Jenő
Haury Géza
Havas Gyula
Hámorszky Péter
Heincz Pál
Heksch Ignác
Hermel Ödön
Hetey Emil
Hill Ede
Hirschmann Nándor
Hochstádter Aladár
Horn János Károly
Horvát István
Horváth Béla
Horváth Ferenc
dr. Horváth Gyula
Horváth János
Horváth Sándor
Horváthy Zoltán
Hőbe Jenő
Hőnig Aladár

Huczik László
Hudecz János
Igaz Béla
Ihnatkó Gusztáv
Ilkánics Ferenc
Iványi Jenő
István Lajos
Jakab Mór
Jámbor József
Jegesi Lajos
Jelenik Ferenc
Juhász József (kiz.)
Kaiser János
Kazinczy Lajos
Kántor Imre
Kelemen Miklós
Keller István
Kellner Samu
Kempelen Rezső (t.)
Kerekes József
Kerényi József
Kihán Kálmán
Kincses Ferenc
Kipper Jakab
Kisgyörgy József
Kisfaludy K. A. Endre
Kiss Ernő (kömlöi)
Kiss Ernő
Kiss Gyula
Kiss Imre
Kiss Sándor
Kiszely István
Klein Kornél
Kelemen Lajos
Kocor Károly
Kocsis Mihály
Koláty Sándor
Koller Ferenc
Kollin Gyula
Kolozsvári János
Koncz Dániel
Kopeczky Albert
Kopp Sándor
Kopping Dezső meghalt
KORPÁCZI JÓZSEF
Kovács Antal
Korvács Ernő
Kovács Jenő
Kovács Károly
Kovács Mihály
Kovács Mihály (beszt.-i)
Kozlovszky Pál
Kozma László
Kóti László
Kőnig Árpád
Kracher György
Krausz Vilmos
Kuszczák Nándor
Kürthy Károly
Lakatos Menyhért
Landesz Jenő
Lantos István
László Gyula
Lengyel József
Lengvel Lajos
Letocha István
Lindenbaum Lipót
Liptay Béla
Liszer Ignác
Lórencz István
Lobi Andor
Lőrincz Gyula
Lubics Károly
Lukács Gusztáv
Madarász József
Madách Elemér
Magyar József
Magyar Sándor
Markovics Dusán
Markovits Salamon
Marosi József
Maróthy Gyula
Martinelly Béla
Marx Károly
Matuskovich János
Mayer Alfonz
Mátis Bálint
Meliskó Antal
Meskó Ferenc
Meskó György (nk.)
Matschnóbel Ferenc
Mialovich Viktor
Miederer Miksa
Mihalik Ferenc
Mihalik János
Mihály Dezső
Mihályi Károly
Miklós Antal (k. vitéz)
Milosics Ferenc
Mitrik Sándor
Molnár Dezső
Molnár Kálmán
Molnár Lajos
Moncz Károly
Mócz Jenő
Munka János
Miiek József
Müller János
dr. Müller Ottó
Nagy Bálint
Nagy Géza
Nagy Imre
Nagy János
Nagy József
Nagy Károly
Nagy Mór
Nagy Sándor
Nagy Sándor (miskolci)
Nemessányi Kálmán
Nessel József Zoltán
Neumann Róbert
Neuschl Ferenc
Németh Endre (t.)
Németh Károly
Németh Kálmán
Németh Tibor Jenő
Novák Károly
Nyilas Ferenc
Ország Zsigmond
Paczona Antal
Papp István
Parsch István
Patzkó Jenő
Pászty Mihály
Pekló József
Pellion Ernő
Perényi József
Pethő Ferenc
Pető István
Petz Béla
Pieri Viktor
Pirigyi József
Pizág Endre
Podháczky József
Pohl Lajos
Pohl Rezső
Politzer Emil
Pollacsek Salamon
Pollák János
Polt Viktor
Pospisil Béla
Pöchtigan Ferenc
Práznovszky Imre
Rafner Béla
Raiter József
Rápoch Árpád
Reicher József
Rezács Ferenc
Réti Kálmán
Révész József
Rigó Lajos
Ringhi Gyula
Rittersporn Jenő
Rozinay Miidós
Róna Jenő
Rózse József
Sailer István
Sattler Farkas
Sántha János
Sárai Lajos
Sárkány Mátyás
Sárosi Béla
Schal Gyula
Schiewerth Győző
Schlesinger Zsigmond
SCHMIDT EDE
Schmidt Vilmos
Schneider Pál
Schultz Herman
Schwarz Ferenc

Schwiegelhofer Vilmos
Schwinger Sándor
Sebes Géza
Seh Elemér
Seifert Oszkár
Sidó Károly
Síkos József
Simicza Imre
Sípos Károly
Sirb János
Sohár Jenő
Somlai János
Somogyi Manó
Somosi Lajos
Spacsek Bertalan
Steiger Lajos Boldizsár
Stein Arthur (nk.)
Steiner Pál
Steiner Sándor
Sterba István
Stevonka László
Strem György
Sturm Henrik
Such János
Szabady Miklós
Szabó Antal
negyedi dr. Szabó Aurél
Szabó Balázs
Szabó Ferenc József
iványosi Szabó Ferenc
Szabó Ferenc
Szabó Gábor
Szabó Sándor
Szántó István
Száraz Aladár
Szemerey Endre
Székely Ferenc
Székely Miklós
Székely Sándor
Szigethi Ernő
Szigeti Dezső
dr. Sziklay László
Szilber József
Szívós István
Szomják Béla
Szöllősy Ferenc
Sztognits István
Sztoyka Zoltán
Sztrecskó Károly
Szulincsák János
Szünstein Sándor
Szvoboda József
Tagány István
TARY ZOLTÁN
Tatos József
Thobiász János
Timina Győző
Tokár Gyula
Toper ezer János
Tóth Árpád
Tóth Győző
Törzs Kálmán
Uitz András
Unger József
Vadász József
Vadászy Ferenc
Valló János
Van dér Venne Mannó
VANIK MIHÁLY
Varga József
Vargyasy Lajos
Vámos József
Váry Károly
Dr. Veszprémi Sándor
Vértessy Sándor
Vidákovc József
Vigh József
Virág Antal
Virág Dezső
Virányi Gyula
Vizák György
dr. Voit Márton
Vörös János
Weisz Antal
Weszelák Béla
Wisholczer József
Wittinger Kálmán
Wöllner Frigyes
Wumderlich Antal
Zelny János
Zverina József

1914—1915. ianév. Háborús szünet.

1915 —1916. tanév.
Háború miatt csak magántanulók.

Adelmann János
Almássy Vilmos
Alter László
Arányi Aladár
Ącs *Tivadar (nk.)*
Ávár József
badini Badiny Gyula
dr. Bagossy Kálmán
Bagyinka Béla
Bakay Lajos
Bakoss Kálmán
Bakos Péter Pál
Balogh Antal
Balogh Sándor (nk.)
Banna György
Barna Emil
Barthalos Zoltán
Bacsh Kornél (nk.)
Bán Antal
Bárdos Béla
Bársony György
Bacht Károly Vilmos
Beczássy Andor
Bendekovics Dániel
Benke Márton
Benzsay Károly
Berényi Sándor
Békés Sándor
Bérezi Sándor
Bíró Béla
Bodnár Gyula
vilmányi Bodnár Jenő
Bodnár Pál
Bokor Géza
Bokor Sándor
Bóna Béla
dr. *Bores Lajos*
Borka Béla
Boros József
Borsos Miklós
Bozsóki Ferenc
Böhm Izidor
Bródy Miklós
Buckmann Géza
Brunnel Béla
Brüller László
Búzás Ádám
Chimigeriu Szilárd
Centgraf Adolf Károly
Csermák Ambrus
Csigás Ferenc Zoltán
Csincsák Kálmán
Csuka Endre (nk.)
Czeczey Imre
Czeizek Ferenc
Czene Lajos
Czigel Sándor
Csövek Andor
Dankulinecz Ernő
Darabont István (nk.)
Deli István
Délczeg Zsigmod
Demcsák István

Derzsy Lajos
Déri Lipót
Dobi Gábor
Dobó Béla
Dobos Dezső
Dobra Árpád
Dobray Attila
Dobza Sándor
Dómján Gyula
Doroszlay Ferenc
Dömök Ferenc
Durkó János
Edöcs János
Endrei József
Eperjesi János
dr. Erdős József
Éder Ernő
Faidt István
Fallay Gyula
Fargó Lajos
Farkas István
Farkas Lajos
Fáncsy Gyula (nk.)
Fenyvesi György
Fenyvesi József
Feszi László
V. Filep József
Filip János
Fischer Ede
Fischer Jenő
Fischer Lajos
Fodor Imre
Fodor József
Franyó János
Freiberger Alfréd
Fridmászky N. (nk.)
Gaál József
GABINYI JÁNOS
Gallay Gyula
Garai János
Garami Lipót
Gavanszky Jenő
Gábris Gusztáv
Gárdonyi József
Gelléri József
Gerendi Soma
Geschöpf Ferenc
Goldfinger József
Gonda Jenő
Grabiszky Jenő
Grezló Jenő
Groszmann Zoltán
Grund József
Gunesch Károly Gyula
Gurnesevicz Ferenc
Gyenes István
Gyeőry Gyula
György Béla
Győry Kálmán
Gyúrják Imre
Hadviger Ferenc
Hahn Barnabás Pál
dabasi Halász Ernő
Halász Kálmán
Halász László
Halvax Béla
Hanga Ferenc
Hankó Aladár
Hankó Imre
Hankuss Lajos
Hartai Arthur
Havas Alajos (nk.)
Havranek István I. Á.
Haydn Béla
Kayn Gyula
Háry Elemér Lajos
Hennings Vilmos (nk.)
Henter Gyula
HUt Antal
Hirschl Ferenc (nk.)
Hofer Károly
Hofmann Benedek
Hoffmann Lőrinc
Hogenbuch Károly
Holló József
Homonnai Károly
Horánk Béla (nk.)
Hordó József
Horkay László (nk.)
Horváth János
Horváth J. (zagrebi.
Horváth Jenő
Horváth József
Horváth László (nk.)
Horváth Sándor
Horváth Zoltán
Hrbak Kálmán
Hudolin Gyula
Hullay Gyula (nk.)
Ignác Gyula
Imlauer János
Institoris György
Irzsák Géza
Jakabfy Domokos
Jakabházy Gábor
Jakabházy J. László
Jukubinyi Sándor
Janizsewski Tibor
Jakics József
Jardek Antal
Jenei Kálmán
Jenei Oszkár
Jokics Jenő
Juhász János
Juhász Joachim
Juhász József
Kaiser János (nk.)
Kanovics Aladár
Karlovicz János
Kassay Jenő
Katona Lajos
Kállai Ottó
Kálnai György (nk.)
Kemény Zsigmond
Kepenyes István
Kerekes Tibor
Keresztes Béla
Kerevesán István
Kirchhoff Lajos
dr. Kiss Ernő (nk.)
Kiss Gyula (nk.)
Kiss Gyula (nk.)
Kis János
Kiss Lajos
Klazsik Géza
Klein Adolf
Klein Arthur
Klug János
Kocsis Béla
Komlósi Károly
Konyakovszky Ferenc
Kopacsek Aurél
Koralik Jenő
Kormány Sándor
Kovács Ferenc
Kovács János
Kovács Károly
Kovács Károly (nk.)
Kovács László (nk.)
Kovács Sándor
Krajcsovics János
Krausz Lajos
Kubacska István
Kugler József
Kuhár Viktor
Kun Lajos
Kvatsák Tibor
Ladányi Béla
Lafférs Szilárd
Lajer János Zoltán
Lakhézi Jenő
Lakner Sándor
Lamy Géza (nk.)
Lasky Nándor (nk.)
Laukó Pál (nk.)
Lavotha Emil
Láng Gyula Antal (nk.)
Láng Lajos
dr. Láng Viktor (nk.)
László György
László Gyula
Lándler Béla
Lengyel Andor
Lex Károly
Lédeczy József
Lieszkovszky Rezső
Lohinszky József
Lórik Antal
Lőrinc Lajos
Magyar! Ödön

Makk József
Mants János
Márkup László
Marrach János
Matirkó Gyula
Meurer József
Máder Jenő
Máté Ferenc
Meitloch István
Menczer Henrik
Méra Sándor
Mészáros Lajos
Mézes István
Michló Gyula
Mihályi József
Mikoc Lajos
Mikulai István
Mittelmann Gyula
Moga Viktor
Mohai László
Molnár Gyula
Motika Ottó
Munkácsi Gyula
Muzslay János
Müller Károly (nk.)
Nagy Gyula
Nagy Imre
Nagy Imre (szőnyi)
Nagy István
Nagy József (nk.)
Nagy Károly
Nemes Barna
Nemsics Viktor
Niedermayer György
Niefergall Imre (nk.)
Ocskó József
Ocsovay József
Okolicsányi Gy. (nk.)
Oláh Béla
Orbán Ferenc
Ostoria Metód
Pansipp Miklós
Papp István
Papp Sándor
Papp Zoltán
Pataki Rezső (nk.)
Pálfi Ernő
Pálfi Pál
Pári István
Pártay Ödön (jeles)
Persa István
Pesty Lajos
Pék László
Péterfi Gyula
Pintér Ármin (nk.)
PISZARSZKI JÓZSEF
Porhay Gábor
Prager Dezső
Priviczer János
Prozlik Károly
Pumer János (nk.)
Radó Dávid
Rácz István
Rácz István (székesf.)
Rátky Dezső
Reichardt Alajos
Resetárits Lajos
Riskó Jenő (nk.)
Robb Kálmán
Rondoleán Aurél
Rotsching Miklós
Rozsnyai Péter
Róna József
Ruzsicska Elek (nk.)
Ruzsicska Pál
Ruzsicska Róbert
Salamon László
Sallay Ferenc
Sándor Lajos
Sándor Vince
Scháffer Károly
Scheidler János
Schenkner Andor
Schiffkorn Kornél
Dr. Schitler Ferenc (nk.)
Schlesinger Aladár
Schneider József
Scholtz Rezső
Schubert Béla
Schulz Kornél
Semsey Gábor (nk.)
Simon Viktor
Siposs Sándor
Skultéty Sándor
Sokhegyi Dénes
Soltz Lajos
Somogyi Sándor
Somoskőy Lajos
Sperlák János (nk.)
Stadler Károly
Stefán Ferenc
Stein Lajos
Stix Géza Viktor
Stockinger Ferenc (nk.)
Stoflitz János
Stróbl Lajos
Szabó József
Szabó Pál
Szabó Zsigmond
Szacsvay Sándor
Szalai Kálmán
Szatmári Sándor
Dr. Szattinger Andor
Szántó György
Szántó Imre
Szilágyi József
Szemán János
Szentgyörgyi Antal
Szerb Gyula
Szeredai Ernő
Székely Károly
Szilágyi József
Szilágyi Ferenc
Szívós Gyula
Szlacsányi Gyula
Szmák Dezső
Szollár János
Sztarusztka Károly
Takács Ede
Takács József
Tanner András
Taubinger István
Tausig Károly (nk.)
Thaller István
Tolnai Sándor
Tolnai Miklós
Tomi *Károly (nk.)*
Tornai Alajos
Tóth Imre
Tóth Imre (Kecskeméti)
Trib Albert
Torna Ervin
Uhrik Mészáros Géza
Unikic Zvonimir
Vagaszky István
Varga Alfréd
Varga Imre
Varga István
Varga János
Vámos Imre
Vámos Károly
Vermes Ferenc
Végh Emanáuel
Végh Sándor
Virág Rezső (nk.)
Virághalmi Olivér
Virányi József
Vlaszaty Ádám
Weber Lajos
Weisz Dezső *(nk.)*
Weisz József
Weszeli Győző
Wetzl Péter
Wiener Oszkár
Wurmfeld Sándor
Würth Béla
Zakrótzy János
Ziegler Sándor
Zsédely Imre
Zsidó Gyula
Zsömböly Gyula

1916—1917. tanév.

Aczél Rezső
Ancsán József
Ábrahám Rezső
Balázs Miklós
Barabás Kornél Géza
Barbulescu Livius
Bartók István
Bata János
Bálint Béla
Bencze Lajos
Bénáik Bertalan (nii.)
Bankó László
Berkes León
dr. Baspaletz Artur
Blum Gábor
Bodon Géza
Bogár Szabó Imre
Bohus Elemér
Bory Károly
Braun János
Budák Antal
Csapó Lajos
Csizmazia József
Czár József
Czettele Dezső
Czuczor Ernő
Dobóczky Miklós
Dobravich István Árpád
Duró Mihály
Erdélyi Zoltán
Érti János
Fadgyas Árpád
Fejér Gyula
Fényes Endre
Friedmann Géza
Friedrich Eberhard (nk.)
Galambos Olivér
Gábris József
Gál László
Gerdei Ignác
Gergely István
Golopenta Mózes
Gömöri Miksa
Grahogar József
Grimm Miklós
Grün Gyula
Gyurtsik Lajos
Harangozó Gábor
dr. Harmath József (nk.)
Herdina Kálmán
Herz Richárd
Holló László
Holozsnyay László
Hőnig Vilmos
Husovszky Károly
Ilyés Lajos
Imreh Sándor
Iring Árpád
Izecseszkul Andor (nk.)
Jakab Árpád
Jakobb Elemér
br. *Jeszenák Pál (nk.)*
Jovanovic Miklós
Jovanovits János
Kabát Jenő
Kalis Sándor
Kaminszky Vilmos
Kappenstein Antal
Kardos Imre (nk.)
Kádár János
Kálnássy István
Keller Zoltán
Kiss Béla
Kiss Péter
Kizdián Árpád
Klauber Ármin (nk.)
Klein László
Kleinmann Ármin
Kobóri János
Kollányi Béla
Kollárs Ferenc
Kopanitsák Kálmán
Kopácsi Béla
Kováts Gáspár
Kovács Kálmán
Láng Lajos
László Lajos
László László
Lejtényi János
Lengyel Gábor
Lohr György
Luterán Béla
Máté Sándor
Medveczky Sándor (nk.)
Melczer Károly
Merson Mór
Mérő Imre
Mihalik Béla (nk.)
Molnár Béla
Molnár László
Molnár Mihály
Münnich Mihály
Nagy Aladár
Nagy Endre
Nemes Endre
Papp Ferenc
Paulin Alfréd (nk.)
Paulovits Mihály
Pelczéder József
Pentz Ferenc
Petries Mihály
Pokorny Aurél
Eőri Pordán Béla
Rákos Béla
Reichentahl Lajos
Reinheimer Dezső
Reischl József
Rezsek Aladár
Rzihovszky Béla (nk.)
Salamon István
Sántha Kálmán
Sárady Béla
Dr. Scmotzer Rezső (nk.)
Schranil János
Schweitzer Béla
Simon István András
Smekál Jenő
Speigl József
Spiegl Gyula
Sujánszky Sándor
Szantner Kálmán
Szathmáry Ottó
Szauer Jenő
Szerencsés Ferenc
Székely Árpád (nk.)
Székely Gyula
Szép Ernő
Szigethi Dezső
Sztricsek Lajos
Szukováthy László
Teleki Lajos
Tenyák Sándor
Terplán Olivér
Tischler Rezső
Tóth Sándor
Ungár József
Urögdi Sándor
Varga János
Velcsán Győző
Vincze Sándor
Vitális Emil (nk.)
Weimann Sándor
Weisz Győző
Wovika János
Zábó József

1917- 1918. tanév.

Adonyi Béla
Andreán Emil
Angelotti Kornél
Bakány Ferenc
leődi Balogh Géza
Balogh Zoltán

Baltovics József
Bartuc György
Bálint Ferenc
Becker József (nk.)
Bende Béla
Berbek Gyula (nk.)
Berecz István
Bereczki Sándor
Billa Gyula
Blum Imre
Bogosi István
Boné Ferenc
Brayer Gyula (nk.)
Bród Ferenc
Brotan Emil
Brünner Árpád
Bugya Sándor
Bauxbaum Sándor
Büttner József
Campén Henrik
Csada László
Csák Imre
Czirják Sándor
Czóbel István
Deák László
Debreczeni Márton
Deme Lajos (nk.)
Bernién L. Sándor (nk.)
Deutsch Gábor (nk.)
Deutsch Viktor
Dezsőfi Béla
Dévai Béla
Droba Rezső
Cs. Endes Dániel
Eder Jenő
Fehér József
Feiler Béla
Fényes József
Filepp Bertalan
Filler József
Földeák László
Frauenhoffer János
Frey István (nk.)
Friedmann Antal
Furherr Gyula
Fülöp Géza
Galamb Ferenc
Gártner József
Géczy Gyula
Ginovszky' Kornél
Glasel Dezső
Görcsös Lajos (nk.)
Grozár Tivadar
Grujic Sándor
Guzik István
Gyarmati József
Hajas Gyula
Halász Andor
Hancz Lajos
Hatvány Lajos
Havas Alajos (nk.)
Hegedűs Vince
Heller Ernő (nk.)
Hennings Gusztáv
Herka Vince
Höhnel Vilmos József
Huimann Béla
Imrey Lajos (nk.)
Jakabházy Ernő
Jeney Vince
Kanizsay Ferenc
Kasza Zoltán
Kehi János
Kiss Jenő
Kiss Kálmán
Kis László
Kiszely László
Klein Ármin
Koszits Szilárd (ifj.)
Kovács Jenő (nk.)
Kovács László
Kövér Jenő
Krausz József
Kubinyi Ernő
Kudar Ernő
Kuncze Árpád
Lehner Gábor
Lénárd Lajos
Lévai György
Ligeti Andor
Lutzer László
Markó Sándor
Markovits Sándor
Marton József
Marton Rezső
Mayer István
Mák Lajos
Martinék Károly
Marton István
Mártyák Aibin
Mihalik Viktor
Molnár Ferenc (nk.)
Molnár Károly
Műnk Lajos
Müller Ferenc
Nagy Lajos
Neumann Ferenc
Németi Zoltán
Niksch Elemér (nk.)
Oláh Béla
Oroszi János Ágoston
Perjámos Tivadar
Pummer Imre
Reisz Artur
Rédl Miklós
Roszkos Mihály
Scheidl József
Schéda Béla
Schmidt Károly
Sonderlich Flóris (nk.)
Szabadosi Tivadar
Szalai Jenő
Szaltzer György
Székffy Béla
Széli Andor
Szita József
Szvicsek Géza
Takács Lajos
Tanka László
Tárczy Kálmán
Termann Dezső
Tóth László
Trampits József (nk.)
Újvári Ede
Urbán György
Varga Frigyes
Varrók Endre
Vassányi Aurél (nk.)
Wagner Jenő
Weisz Lajos
Wodicska Gyula (nk.)
Zagyvái Benedek
Závory József

1918—1919. tanév.

Adamsky László
Altmann Ferenc
Ádám József
Bagi Ferenc
Barcza Lajos (nk.)
Bartha Sándor (nk.)
Bár Tivadar
Benes Géza (nk.)
Biró Géza Mihály
Blum *Dezső (nk.)*
Bodnár József
Borbély Adolf
Bucsay János
Buday Mihály
Bunda János
Chinorány Ferenc Gyula
Czinner Károly (nk.)
Daksz Árpád (nk.)
Dapsy Zoltán
Davinits Miklós
Dóczy Dénes
Dózsa Endre (nk.)
Drucker Dezső
Erdődy Lajos (nk.)
Farkas István
Fehér Andor (nk.)
Fehér László

Fenyves Lajos
Ferenczi Rezső
Földesi János
Friedmanszky N. (nk.)
Fügi József
Gábor Sándor (nk.)
Geiszler Jenő
Gőri Pál
György Sándor
Halász Béla
Halász Ernő
Halász József
Haydn Jenő (nk.)
Hemann Oszkár (nk.)
Hermész János
Hoffenprádl F. S. (nk.)
Homorogán Oktávián
Horváth Sándor
Iritz Gáspár
Jankovich István
Jász János (nk.)
Kalamár József
Kardos Árpád (nk.)
Kelemen Antal (nk.)
Kellner Jakab
Kempf Győző (nk.)
Kenderes Béla
Kiss András
Kiss Géza (nk.)
Kiss Lajos
Kizmann János
Knopfler Zoltán (nk.)
Komerzán György (nk.)
Kovács András
Kovách Gyula
Mézes Kovács László
Kövendy Ferenc
Kun Miklós
Kun Szabó Mátyás
Kupcsok Ferenc
Kuszák Vince
Külley István (nk.)
Lacza Dénes
Lakatos István
Láng László
László Ernő
Les?có *Ignác (nk.)*
Lichtfusz Kornél
Lichtner Lajos
Lisiczky Vilmos
Magyar Antal (nk.)
Materny Mihály
Mauk Géza
Márhoffer Ferenc (nk.)
Máthé János
Mendel Albert (nk.)
Mészáros Mihály
Mihájlovits Sándor
Mireczky Gusztáv
Mogyorósi Miklós (nk.)
Molnár Ignác
Nagy Géza
Nagy József (nk.)
Némethi Ferenc
Ocskay László (nk.)
Omstein Aladár (nk.)
Óváry István
Ozsváth Imre
Paál Ákos (nk.)
Pack Jakab
Papp Ferenc (nk.)
Papp Lajos
Punkov Győző (nk.)
Pákász János
Pető Mihály
Peissner Lajos
Petrusek József
Pircz Gyula (nk.)
Popper József (nk.)
Pozejovics András (nk.)
Pozsonyi Zsigmond (nk.)
Prágai József
Preller Jenő
Radnai József
Ragyák Kálmán (nk.)
Rádix István (nk.)
Reich Loránd
Reinfeld Ferenc
Rónai Béla
(Roth) Rajna Oszkár
Rubay István
Schimetitsch Béla (nk.)
Schultz Elek
Schwarz Jenő
Seres László
Simon Dezső
Somogyi József
Soós István (nk.)
Spuza János
Steiner Miklós (nk.)
Stievl Imre
Süli Imre
Szabó Dénes
Szalay Alajos
Szarnék Kálmán (nk.)
Szenner Jenő
Szepesi J. Zoltán
Szilágyi Lajos
Szilner György
Szembratovics Sz. Sz. nk.
Sz. Szúnyog Sándor
Takáts Andor
Tánczos Sándor (nk.)
Teltsch Ödön (nk.)
Török László
Török László (szab. üv.)
Vidos Flóris
Visegrády Lajos (nk.)
Vizer Péter
Volák Gyula
Weigl Lajos
Weisz Lajos
Weisz Wiktor (nk.)
Weitz Vilmos (nk.)
Bossányi Leó (u. b.)
Mojses János (u. b.)
Németh György (u. b.>

1919—1920. tanév-ben szünetelt csak a hátralékos vizsgákat tartották meg.

Arbanász Zoltán
Balogh József
Bárki Jenő
Bekker Ágost
Bolgár György
Brunyánszky Béla
Büttner József (alapv.)
Darvas Tivadar
Dávid János
Delegárdi József
Dobronyi István
Domokos Sándor
Faragó Béla
Farkas Jenő (alapv.)
Fleischer Andor
Fodor Géza
Gál Jenő
Gottenhuber Sándor
Guzmics Gyula
Hacker Nándor
Harmath Géza
Hasznos Tivadar
Hegyi István
Hompasz Károly
Horváth Kálmán
Jacob György
Jankó András
Joó József
Juhász Nagy Ferenc
Kapca Lajos
Kiss Antal
Kiss Gyula
Klein István
Kremsier Dezső
Kriklák József
Lakosi Béla
Lázár Béla
Mátz Sándor
Mess Máté
Metti Lajos
Mihálka Pál
Muzikár Gyula (alapv.)

Müller Ernő
Nagy Andor
Oláh Ferenc
Palotay József
Poós Béla
Rácz Lajos
Riesz Gyula
Sallai József
Sós Géza
Spitzer Adolf
Schmidt Oszkár
Szalóczy Pál (alapv.)
Szilágyi Aladár
Szittár József
Szpevák Károly
Tamás Károly
Tóth István
Vér József
Weisz Jenő
Wesch Antal
Zombor Lajos

1921 —1922. tanév.

Aczél Illés
Ambach József
Balogh János
Balogh Kálmán
Balogh Sándor
Baranyai Pál
Bácskor József
Bálint András
Benes Géza
Bertalan Béla
Berzsenyi Gyula
Bényi Sándor
BILLITZ DANIEL
Bodor Ferenc
Bohus István
Büttner József
Cseh Dezső
Csepregi József
Csikós István
Deme Lajos
Dóri Árpád
Elekes András
Endler Jenő
Epstein László
Farkas Gyula
Farkas Jenő
Fekete József
Földi Sándor
Gergely Gyula
Gönczi Pál (t.)
Groholszky Andor
GUTS GYÖRGY
Havas Alajos
Haydn Jenő
Hegedűs Lajos
Hegyi István
Hennings Vilmos
Hernádi Béla
Hevesi Zoltán
Hirháger Ferenc
Hoffenpradl Sándor
Hompasz Károly
Horák Béla
Horváth Elek
Horváth Lajos
Horváth Péter
Hullay Gyula
Juhász Lajos
Kasper Imre
Kádár Lajos
Károsi János
Kerényi Dezső
Kiss Géza
Kiss István
Koronczi István
Kovács László
Kozó Lajos
Krohn József
Kuba Ágoston
Kupecz Dezső
Kuthy János
Macsotay Zoltán
Makai Ernő
Marinka Tóth Lajos
Mauchs Imre Sándor
Mayer Antal
MÁRHOFFER FERENC
Meissner Károly
Molnár Ferenc
Molnár Sándor
Nagy József
Nemes Mihály
Nrmedi V G á s p á r
Németh Vilmos
ifj. OBERHOFER IMRE
Ocskay László
Oláh József
Oláh Zoltán
Paraicz Károly
Palker Ferenc
Pápay Sándor
Pászthory Ferenc
Pászthory Gyula
Pekáry Rezső
Pelle János
Platschek Nándor
Rádix István
Ráner Gyula
Róna Kálmán
Sántha József
Schild Antal
Schneider József
Scholz Ottó
Simonits László
Sommer Emil
Spányi Ernő
Stabiszevszky Géza
Stadtrucker Károly
Sugár Viktor
Súlya Lajos
Surák Gusztáv
Szabó Gyula
Szalóczy Pál
Szathmáry Sándor
Szendrényi Vilmos
Szentkirályi Gyula
Szűcs Rezső
Tankó Vilmos
Tánczos Sándor
Tóth Géza (debreceni)
Tóth Géza (szombath.-i)
Tóth Sándor
Vajda András
Varjas Elemér
Vassányi Aurél
Vámos István
Vuics Mátyás
Watterich Arnold
Wehofschitz Nándor
Weitz Vilmos
Werner Pál
Wusinszky József
Zacher Endre
Zoller Jenő

1922—1923. tanév.

Andrakovic Dániel (kiz.)
Andrejkovics János
Antel József
Arnold Antal (kiz.)
Bács Ferenc
Bácz Károly
Blickle Emil
Bodó Ádám
Breitner Jenő
Csintalan György
Detrich Gyula
Dobay Károly

Dómján Ferenc
Fancsovits Kornél
Fridély József
Gemeiner Jenő
Gilicz András
Gruber József
Horváth József
Hőnigh Kornél
Jóger József
Kász Ferenc
Kász Viktor
Kelemen Antal ***(kiz.)***
Kemény Antal
Kiss Dezső
Klein Jenő
Schnell Ödön
Kovaly Zoltán
dr. Krasznai János
Krizmanits István
Kulcsár Ferenc
László György
Lehner Antal
Majorossy István
Mórocz József
Nyikos Béla (nk.)
Panek Béla
Papp János
Pfeiffer Simon
Raphanides István
Sándor János
Schiefer Ferenc
Sikuta István
Szekeres Géza
Szentkirályi Lajos
K. Tóth Gyula
Tóth László
Varga János
Végh Mihály
VISEGRÁDI LAJOS
Vogradl János
Vujcsevics István
Weber Antal
Wernigg Lajos
Winkler Béla
Wodicska Gyula
Zrínyi László

1923—1924. tanév.

Angyal István
Asztalos János
Ádám Menyhért
Árva János
Bajer László
Banovits Iván
Barbarics Mihály
Bana Gábor
Benő Kálmán
Beregi Gyula
Bollobás László
Brezanóczy János
Bruckner Endre
Brunner József
Budai Béla
Buday István
Budai Mihály
Bugya Sándor
Büti Lajos
Csertő György
Csizmadia Árpád
Czeiner Zoltán (nk.)
Czéh István
Dobos István
Edőcs Pál
Eisele Gottfried
Enyedi Imre
Farkas Béla
Farkas Károly
Fáth János
Fehér István
Féld János
Figura Sándor
Francsits Lajos
Für Béla
Géhl István
Giczi Gyula
Götz János
Gyimóthy István
Gönczi Zoltán
Hafner Frigyes
Hagymási Lajos Gyula
Hajnal Jenő
Haraszti Ferenc
Harmath József
Herczig Antal
Hideg Ferenc
Hollósi Tihamér
Horváth János
Horváth Lajos
Horváth László
Jusits Rezső
Karcsay Rezső
Kaszala András
Kercza Károly
Kérésziéi László
Keresztúri Imre
Klapper Pál
Klazsek Béla
Kleininger Gyula
Komád József
Kópiás Sándor
Kruppa Sándor
Kutenics József
Laczkó József
Lada József
Laki Kálmán
Lantos Géza
Lengyel Nándor
Lukács Sándor
Lyubics Gyula
Malatinszky Géza
Mertin József
Mihálka István
Molnár Imre
Mohalyi Gábor (nk.)
Nagy Imre
Németh Gyula
Németh István
Nohel Ede
Oravcsok János
Paál Gusztáv
Palágyi Géza
Pető István
Pierer János
Pintér József
Pogány Andor
Preineszberger Gyula
Pruzsnyák József
Rácz Ödön
Rónai Sándor
Schéner Elemér
Schneider Ernő
Schneider János
Sípos Sándor
Soós Imre
Staár Ferenc
Steiner Lajos
Strébely László
Svarda István
Szabó Gyula
Szakály Lajos
Szalay László
Szarvák István
Szántó Imre
Szembratovics Gyula
Szép József
Szöghy Imre
Tamás Károly
Termann Ferenc
Tókos Sándor
Tornya Sándor
Tóth Ferenc
Tóth Lajos
Vágovits László
Varga Imre
Veres László
Vidéki Imre
Vincze Kálmán
Vörös Ádám
Walter József
Zelei Barnabás
Zahntbauer János (nk.)

1924-1925. tanév.

Anhoffer Lajos
Apáthy Gyula
Baranyai János
Bálint Ferenc
Bencze István
BERKE BÉLA
Besesek József
Bodnár János
Cseh Gyula
Csiszár László
Domby István
Dubnicska Sándor
Dusl József
Erdey Imre
Farsang József
Gál Imre
Gorzó Dénes
Gungl János
Győr Imre
Győrfi János
Horeczky Endre
Jakab István
JURECZ BÉLA
Kánnár József
Kányádi Zsigmond
Káró János
Kiss István
Kiss László
Kis Mihály
Koltay Sándor
Kovács Kálmán
Krausz Ágost
Lantos Ferenc
Lámer László
Marosán Kornél
Mészáros János
Milla József
Palaíimus Rudolf
Petreczky Elek
Petrus Vendel
Poszek Mihály
Reichardt József (t.)
Rippl György
Scheidl József
Szabó Mihály
Szabó Sándor
Szakáts Lajos
Szalámin Dezső
Szander Ferenc
Szélpál András
Tamás Géza
Tompa László
Tóth Géza
Tóth B. István
Tóth József
Vajgel Jenő
Varga Károly
Vukálovits Géza
Welser Tibor (nk.)
Wunderlich Vilmos
Závár Tibor
Zitta István

1925- 1926. tanév.

Anhalt László
Arany Árpád
Bauer Pál
Bálint Béla
Bejczy László
Bíró András
Berecz József
BORDÁN OKTÁV
Budanovich László
Csapkovits János
vitéz dr .CSIA SÁNDOR
Csúcs József
Csúz Sándor
Domokos János
Eichinger István
Fodor Zoltán
Gaál Ferenc
Gábler Jenő
Grulich Géza
Hejtejer József
Hermann Miklós
Hetényi Árpád
Hutzler József
Jánossy Pál
Jenei Dezső
Kahle László
Kántor István
Keller Béla
Kiss Kálmán
Kiasz András
Kocsis Gábor
Komáry Zoltán
Koncsek Imre
Komis Andor (t.)
Kramlik József
Krausze Károly
Kudor Géza
Kunszke László
Kutrón István
Lauró László
LÁZÁR KÁROLY
Lopusánszky Béla
Mayer Ferenc
MÁRKUS BÉLA
Mártha György
Mezei Gyula
Miklóssy Sándor
Mráz András
Nagy Rezső
Pados Béla
Pakuts Gyula
Patkós Béla László
PÁLYI ZSIGMOND
Pék Béla
Pfózes Gyula
Pomori Lázár
Rátz Lajos
Tóth Elemér
SALKOVITS KÁROLY
Sebestyén Sándor
Sinógli Vilmos
Skalka Zenó
Skoff Iván
Sonnert Vilmos
STEINHÖFFER VIKT.
Stokker József
Szakály József
Szalontai Nándor
Szarvas Ferenc
Szántó Árpád
Szegedi Gyula
Szemán Sándor
Székely Árpád
Szily Ferenc
Szirmay Ignác
Takács József
Tóth László
Törzsök Imre
Ujj Károly
Vadnai László
Váczi Miklós
Vágó Pál
VIGYÁZÓ GYÖRGY
Vnutskó András
Zakál János

1926- 1927. tanév.

Auer Győző
Ángyán Jenő
Bajtai Lajos
Beniczky Árpád
Berke István
Bertalan József
BÉRES JÁNOS
Blájer Dezső
Bozsó József
Brandtner Kornél
Cséri István
Csobály Sándor
Czerny László
Czibulka Róbert
Dienes Géza
Dölle Gyula
Farkas Lajos
GAIGNE GYŐZŐ
Gerő László
Göndör György
Gruber Andor
Günther Antal
Győry Gyula
Gyulai Gyula
HAFFNER IMRE
HAMAR ÁRPÁD
Horváth Lajos
Illés László
Jatzkó László
Juhász Károly
Junkel Károly
Kacsányi Miklós
Karikás János
Kiss Endre
Kovács Birkás János
Kreszlbauer Ferenc
Kummert Sándor
LAKNER PÁL
Lakos Zsigmond
Lami Gyula
dr. Majzler Imre
Meskó Béla
Mintái Sándor
Nagy Bence
Németh János
Nyáry István
Oberhuber Béla
PÁLMAI KORNÉL
PÖLÖSKEI LAJOS
RÁDAY KÁLMÁN
Rittchen Géza
Sár ró János
Schéda János
Schwarz József
Simon József
V. SZABÓ GYÖRGY
Szabó Ottó
Szalay Gyula
Szászi Ferenc
Szembratovics István
Szigeti Imre
Thott Endre
Tolnai Antal
Tóth Ferenc
Tóth László
Tóth Sándor
Ugrob István
Ulreich Emil
Varga Gyula
Varga István
Varga József
Varga Lajos
Virág Ödön
Zelenka Ferenc

1927- 1928. tanév.

Albert László
Balázs Zoltán
Balogh Béla
Bánóczy Géza
Berán Kálmán
Bigner Gyula (nk.)
BORAY GÉZA
Boros Andor
Czenner Kálmán
Dobos József
Dobrik László
Dolgos Sádor
Dopsa Sándor
Einbeck Imre
Éder-Szászy Ernő
Faragó Ferenc
Ferencz Béla (nk.)
Fetter László
Fibinger István
Forintos Béla
Gargalovits Sándor
Gódor Károly
Graszl János
Hajdufy Sándor
Hartl János
Herczegh György
Holluby Andor
Hunyadi Béla
Iváncsik Ferenc
Jakab Dezső
Jászay Zoltán
Juhász Nándor
Kapás László
Karsai János
Kazal Károly
Kárpáti Ignác
Kiss Béla
Klein József
Kliment József
Kolling Ödön
Kovács Ferenc
KOVÁCS JENŐ
Kozma Miklós
Laucsek Jenő
Liebscher Ernő
Lőrincz Huba
Mák Ferenc
Márton József
MÉSZÁROS JÁNOS
MIKLÓS GÉZA
CS. NAGY IMRE
Németh József
Novák Endre
Paulik János
Paulovics Gábor
Pákovics Ferenc
Pálfi István
Pintér Lajos
PLATZ KÁROLY
Plichta Jenő
REZNÁK ISTVÁN
Réczey Gyula
Rozonits József
Rózsa László
Rybach László
SARNECZKY GÁBOR
Schindler László
Schmidt Károly
Suba István
SZABÓ ISTVÁN
Szabó László
Sztovicsek Károly (nk.)
T. SZEÖCS SÁMUEL
Tauber Jenő
TICHY ZOLTÁN
Tomer Károly
Tóth Árpád
Tóth Elek Mihály
Tóth István
Ujj Ferenc
Ujj József
Varga István
VAS GÉZA
Vas András László
Vécsey János
Virágos Lajos
Vesp Jenő

Winkler Rupert
Woditska Béla
Zémann Ferenc
Zongor Géza
Zsilinszky Lajos

192$ —1929. tanév.

AUERBACH FERENC
Bakány János (nk.)
Balassa László
Bailya Hugó
Barna László
Bartha János
BAUNOCH ANTAL
Bendl László
Bigner Gyula (nk.)
Bognár Károly
Boncz Sándor
Csákány Sándor
Csányi Ferenc
CZOPF ISTVÁN
Dátán Sándor
Eszter József
Fábián Ferenc
Ferencz József
Follrath Lajos
Forró Lajos
GAZDAG JÓZSEF
Geiszl Mihály (nk.)
Haltenberger Péter
HAUSZER ÖDÖN
Héthy Dezső
HORVÁTH GYÖRGY
Horváth István
Horváth László
Hunyor Lajos
Huszár Benjamin
ISZKEITZ JÁNOS
Jeck Géza
Jungen László
Kapitány Ferenc
Kelemen István
Kettner Kálmán
Kézér Zoltán
Kiss András
Kiss Ferenc
Kis István
Knizner Sándor
Kocsis Géza
Kordik Géza
Kovács András
Kovács Lajos
Kováts Artur (nk.)
Köves László
Krall Ferenc
Kurka Béla
LACHENMAYER TEOF
Lakatos Lajos
MARKÓ LÁSZLÓ
Metzing Nándor
MIHÁLYI RUDOLF
Nagy László
Náday József
Németh László (nk.)
NYÉKY BARNABÁS
Pató Sándor
Pejtsik Béia
Pogány József
Radimeczky Lajos
Radó László
Rácz Imre
Regényi Kálmán
Siklósi Andor
Somossy János
Szántó László
Szegedy János
Varga József
VASS ELEMÉR
Vekerdy István
Völgyi János
Weiter Ferenc
Zenthbauer János
Zeitler Gyula
Zsillé Béla

1929—1930. tanév.

Antunovits Béla
Balog Ferenc Árpád
Baráthy Béla
Bartha Tibor
BAUER ISTVÁN
Básthy István
Becker Károly
Bilinszky László
Bonyhay Gyula
Bősze Gábor
dementis Győző
Demeter István
Demkó György
Dinnyési Ágoston
Dobó József
Dorusják János
FARKAS IMRE
Fábián Tibor
FERENCZY JÓZSEF
FISCHER TIBOR
Fodor Lajos Elek
Forintos Zoltán
FÖLDESI LÁSZLÓ
Gandalovits János
GODÓ JÓZSEF
Gorzó Ferenc
Gresnyák István
Halasi György
HALMOS LÁSZLÓ
Heiszler Pál
Hencz Kálmán
Hilbert Béla
Hobik Károly
Illés Ferenc
Jobst László
Kann Gyula
KOCSIS ISTVÁN
KOVACSOVSZKI ISTV.
Kovács János Gyula
Kováts Tibor
LIPTÁK BARNA
Major Gábor
Mandák Béla
Mattyasovszky Zoltán
Mehlschmidt Antal
MIHÁLKA VALÉR
Mihály Elek
Miklós József
Morgos Zoltán
Nagy Jenő
Nedeczky Zoltán
Németh Antal
Németh Gyula
Öz Imre
PULAY LÁSZLÓ
Pusztai Ferenc
Putnoki Imre
Réti Szabó Pál
Rózsa Mátyás
Sándor Elemér
Schäffer Andor
Simon Imre
Sörés Dezső
STOKKER JÁNOS
Szarvas Ferenc
Szauberer Ferenc
Szemák István
Szenzenstein Miklós
Szeremlei Szabó László
Sziklai Dezső
Szilvássy Emil
Szitár Nándor
SZÜTS FERENC
Szüts Károly
Tarján Tibor (nk.)
Tóth Károly
Trocsányi Bertalan
Varga József
Vekedl Ferenc

1930—1931. tanév.

ALBRECHT ARTHUR
Asszony! István
Balázs Imre
Bandzsy Károly
Barakonyi Andor
Bendekovics György
Billa Sándor
Csonka Géza
Dézsi József
Dietrich Jenő
Dobó Zoltán
DOMOKOS IMRE
Dub Rezső
Endes Lajos
Ernyei Imre
Éltető Sándor
Fehér Béla
Fehér Gyula
Fekete Miklós
Galambos Lajos
GARADNAIZOLTÁN
GABOR GUSZTÁV
HÁNCSOK DEZSŐ
IIELMLI DEZSŐ
Horváth Endre
Hosztinek Imre
Katona Ferenc
Kazal Zoltán
Kemény László
Kertész Ferenc
Kiss Imre
Kiss József
KNIRSCH OTTÖ
Komatics József (nk.)
Kondor Antal
Kosztka Antal
Kovácsy Gyula
Kraft Ferenc
Kunper János
LAVOTHA JANOS
Láger István
LÁNYI GÉZA
Meskó Andor
Mezei Jenő
Mursicz Kálmán
Nemes István
Olaszy Kálmán
Ondók József
Papp Gyula
Papp János
Pataki Géza
Petheő Boldizsár
Regényi Béla
Remesberger Gusztáv
Ritt Gyula
Roninek Ferenc
SANTA SÁNDOR
Schnóbel József
SZÁNTÓ GÉZA
Szirovicza István Jenő
Szőnyegh Jenő
Szűcs István
Tálas Gyula
Tihanyi Dénes
Tomay Gyula
Tókos György
Tóth Béla
Vadász Ferenc
Venczel Járossy Tibor
Vidt József
VIGYIKAN JENŐ

1931- 1932. tanév.

Almási István
BAKÓ I. LÁSZLÓ
BANEMANN JANOS
Baróthy Sándor
Bassnár Zoltán
Bánfi György
Benda Sándor
Benkő Pál
Bernát János
Bercze Lajos János
Békési Elek
BISTEY ZOLTÁN
Borbás Géza
BREYER BÉLA
Bruckbauer Rezső
Buchta Jenő
Dénes István
Fáczán Béla
Franki Ferenc
Gavora Jenő
Gámán József
Gonda István Géza
Göndör *Sándor (t.)*
Gyndra Lajos
Heinrich Elek
HORVATH JÓZSEF
Hőhn Árpád
Hőke József
Iványi Géza L.
Jancsó Lajos
Kenessey Endre
Keskeny Bernát
Kész Ödön
KLEIN I. VILMOS
KOVÁCS SÁNDOR
Krajcsovocs F. Antal
Krasznai István
Kutschereuter Ferenc
Lippay János
Malatinszky János
Márton Gábor
Mészáros Imre
Németi Gábor
Németh Endre
Oszkő Gyula (nk.)
Pethő István
Péchy Pál
PUSKAS JÓZSEF
Raksányi Zoltán
Rádai Béla
Réthei Prikkel László
SCHÖDL JÓZSEF
SIMONITS TIBORC
SINGER ISTVÁN
SULYOK FERENC
Surányi István
Szikra Dezső
Tarnay Endre
Ujházy József
Varga György
(Vatschits) Bán Mihály
Wágenblatt József
Zábó Gyula

1932-1933. tanév-ben szünetelt a tanfolyam.

1933—1934. tanév.

Balázs Szilárd
Balogh János
Belső József
Benedek Lajos
Böröcz János
Czuppon Ferenc
Dobrovics Tibor
ESSER JÓZSEF
Faragó Géza
Farkas József
(Fedor) Fogarasi József
Frank Rezső
Frey Miklós
Gaál Gyula
G. Galambos B. Antal
Gerencsér Elemér
Géczy *József (t.)*
Guary György

Gulyás József
GYÜRKI LÁSZLÓ
H. Hantos Frigyes
KÁLLAY ERNŐ
KELEMEN FERENC
Dr. KEMÉNY L. LAJOS
Kiss Zoltán (t.)
Kocsis István
KOVÁCS J. LÁSZLÓ
Kovács Zoltán
K. Krasznai Andor
Lovász Elemér
Majtényi Jenő
Makk József
Menyhárt Mihály
Nagy Torma Géza
(Orning) Ónodi Ernő
Rejtő Antal
Ruvald Gyula
(Scholtz) Solt István
(Skovjera) Sárosi Pál
(Slezák) Nádasi József
S. Kerkápoly Károly
Szabó József
Szöllösi László
Szvoboda Szalóczi Lajos
Tahy József
Tamási János
(Tubl) Tárnái József
Unger Zoltán
Vályi György
Wachuta Várhelyi Géza
Wallrabenstein Vilmos
Wass Gyula
Dr. ZOMBORY JANOS
Zsiday Béla

193é—1935. tanév.

Andrássy György
Bánsági Ferenc
Bányai Rezső
Bányay László
Bekény István
Bellák József
Benkő László
Bécsi Attila
BODNAR ZOLTÁN
Bodó A. Mátyás
BRUZDA JÓZSEF
B. Baráth László
Cserey Zoltán
Csintalan Zoltán
Darvas Imre
DÁRDÁI REZSŐ
Dobó László Ferenc
Emkő István
Endrődy Gyula
Farkas Gyula
Fenesi József
dr. FERENC BÉLA
Fischer Arthur
dr. Gartai Endre
Szentpáli Gavallér Ákos
Gáspárdy Géza
Gedai József
G. GAJARI JÓZSEF
GÖCZE IMRE
Gömbös Ferenc
Görgényi László
Gyarmati Tibor
Győrffy Ferenc
Hajdú Rezső
HALASI TIBOR
Halmai Ernő
Hankó Vilmos
Háklár József
Hámon László
HÉJA GYULA
Hollósy Géza
Horváth Béla
J. Jászvári Ferenc
JANIK MIKLÓS
Jármay István
Jászay Róbert
Joó Imre
Józsa István
Karlik László
Keztyüs Imre
Kóbor József
Köves Kálmán
LÁSZLÓ IMRE
Lelkes József
Madarász Miklós
MAGYAR GÉZA
MARTON ALADÁR
Márk László
Mátyás Mihály
Meskó György
Meszlényi Kornél
Molnár Jenő
Molnár László
NÁDOR MIKLÓS
NEDECZKY IVÁN
PATAKFALVI JÓZSEF
Pálmai Béla
Radányi Tibor
Rácz István
Reviczky György
R. Ruttnay Alfonz
Sarkady Lajos
Sarlai Jenő
Sárvári János
Schöberl Frigyes
Selmeczi Antal
Somlai Albert
Soós József
S. SZEPESVARI FÉR.
Szabó Antal
Szabó József
Szalma József
Szelecsényi István
Sztupkay István
dr. TAMÁS FERENC
Tasnádi Gusztáv
Tasnádi József
Técsi Géza Antal
TOMPOS DEZSŐ
Tóth László
TUMAY JANOS
Varga Endre
Váraljai Sándor
Veszlényi Adolf
Vészi László
Vidovich László
Virágvölgyi Lajos
Zahumenszky István
Zalán István
Zamárdi János

1935-1936. tanév.

Ambrus István
Auerswald József
Ágotái Imre
Bajtai Dezső
Barkóczy László
BÁCSKAI BÉLA
Bánki Mihály
Bánki Mihály
BÁRDOS GÉZA
Bártfai Béla
Bártfai Miklós
Berényi Vilmos
Berzéti Rezső
BEZEGH MIKLÓS
Bodonyi Béla
Bodó Artur
Csabai! Imre
CSALA SÁNDOR
Csapó József
Cseh Miklós
CSORDÁS ISTVÁN

Dési László
Dómján Mihály
Erdős Ödön
Esztergomi György
Egeni Attila
Faragó József
Farkas Kornél
Fehérvári László
F. HEGYESHALMI T.
FOGARASI PÁL
Fülöp Ferenc
GARAMVÖLGYI ARP.
Gergely József
Gesztődi Guidó
GRÓF JÓZSEF
Halmágyi Lajos
Havas István
Hortobágyi Lajos
Imregh Béla
JÁNOSHALMI LAJOS
Kardos Ernő
Karlik Gyula
Kalmár Ernő
Kelemen Sándor
KENYERES KAROLY
Kiss Imre
Kiss Lajos
KOLLÁI JANOS
Kondor József
KOVÁCS ANDRAS
Kovács Imre
Kovács János
Környei István
Körmendy József
d. LÁZÁR ELEMÉR
MAJOR FERENC
MAJOR SÁNDOR
MAROSI JÓZSEF
Márton Jenő
Miháldi Ernő
Molnár István
Nagy Károly
Nagy Sándor
Nádai Géza
Nándori Kálmán
Nemes Ágoston
Neumann Győző
Németh Géza
Nyoszoli Imre Gysev.
PAÁL LÁSZLÓ
Palatínus László
Pataky István
Pásztor András
PÓSA JENŐ
Radványi László
Ráth Péter
Schmied Tivadar
Seregélyi Lajos
Siliga Andor
Simon Ede
Solyom József
Sóskúti Nándor
G. Szabó László
Szathmáry Elemér
SZENTKERESZTHY P
SZÉN JÓZSEF
TAKÁTS TIBOR
Tass Andor
Tóth Béla
Tóth József
Tóth Kálmán
Tóth Vilmos
Vargha Aurél
Vass Lajos
Várady János
Várhelyi Ferenc
Veress Gyula
m. Veress Pál.
Vogl Károly

1936-1937. tanév.

Aradi József
Arányi József
Bacsó Béla
Bajor Rezső
Balás Pál
Baranyai Endre
v. Bárczy Miklós
Bártfai József
Bedőházy Pál
Benkő Sándor
Benkő Tibor
Bélley Andor
Boron János '
Bosznay Tibor
Bökényi Pál
Bujdosó Gábor
Burján István
Büki János
CSERESNYÉS NAND.
Csire Tibor
CZÉRE BÉLA
Dabóczy Gyula
Dani Sándor
DAX OTTÓ
Dárdai István
Dobozy János
Eperjesi Endre
Fehér György
Fehérvári Dezső
FEKETE EMIL
Földes János
Gaál József
Gál József
Gálfi. István
Gilicze László
Gurisatti Ferenc
Gvőrii Károly
Győri Attila
Hajdú István
Halász Bálint
Hargita László
HARIS BÉLA
Herder László
JENEI KÁLMÁN
Keresztes János
KOCZOR LÁSZLÓ
Kovács Bertalan
Kozák László
Kucharszky Béla Gysev.
Lázár Béla
Maros vári József
MARTON LÁSZLÓ
MÁTYÁSSY ZOLTÁN
MÉSZÁROS PÁL
MÓRITZ ISTVÁN
1. Nagy Béla
Novák Károly
Oltai László
ösy Káról·"·
dr. PAPP ENDRE
Pálmai István
v. Peredi Ferenc
Posta Tibor
Puchy László
Pusztai Zoltán
Rektor Mihály
Remes Jenő
Romhányi Gyula
R. Mattussovich József
Schmidt Mihály
Simon László
Simonfai István
Solti Ferenc
Somfai Géza
SOMKUTI VILMOS
SOMOS IMRE
Stróbl Ede
Süvegh Géza
Svaszta József
Szabó Lajos
Szabó Pál
Szakáll Káról·'
Szederkényi Antal
Szelényi Hubert
Szelestey László
Szemes János
SZENDRÖI JÓZSEF

Szentey Attila
Szentmiklósl Sándor
Szepesi Zoltán
Szilágyi Dénes
Szomjas Lajos
Sztankóczy Zoltán
Sztupkay Sándor
Temesváry István
Tihanyi László
Tomory György
Varga András
Vermes Vilmos
Vértessy László

Helyeebbítés : Az 1888—89 évfolyamnál beírandó Hegyi Imre 594. oldalra.
az 1889—90 „ nem Schieszk, hanem Schiesd Antal 594 „
az 1907—08 „ nem György, hanem Győry Dénes 617. „
A nagybetűsök jelesrendűek. A dűlt betűsök közűi az „nk“ = nem képesíttetett. töröltetett. „kiz.“ = kizáratott, „n. vizsg.“ = nem vizsgázott.

Rövid beszámoló.

ötven esztendő! Ha minden esztendőről részletesen beszámolhatnánk, két ilyen kötetet kellene arról kiadni. Csak a tisztképző tanfolyam hallgatók neveinek puszta felsorolása is jelentős része e szerény műnek. Itt kell megemlíteni, hogy a rémuralom idején könyvek semmisültek meg. így a hiányzó részt az Országos Levéltárban egyénenkint kellett összekeresgélni, hogy egyetlen lélek se hiányozzék a hiteles névsorból. Itt kell megállapítani azt a tényt, hogy ötvenesztendőn keresztül a névsor nem volt összeállítva, hanem 100—110 anyakönyvben kellett utána keresgélni. Bertron Jenőné titkárnő lelkes, megértő támogatása nélkül még hosszú ideig kellett volna várni, míg ez összeállítva, sajtó alá kerülhetett volna. Hálás köszönetét mundunk dr. Gyulay Aladár volt igazgató úr Öméltóságának is, ki a tudomány előtt megnyitotta szívét és ajtaját.

A tisztképző a részes vasutak hozzájárulásából és államsegélyből tartotta fenn magát. Az alapításkor befizetett összegek az Országos Levéltárban elfekvő*) ügyiratokból állapítható meg.

A megnyitás után csakhamar a magántanuló rendszer behozatalát javasolták, mely első évben életbe is lépett, de 1904. évben beszünt. A háború alatt azonban a tisztjelöltek csak magántanulók lehettek.

A tantervbe 1889. évben a *közegészség* tárgyat felvették. A képesítő szabályokat 1889-ben 1895, 1896, 1906 és 1910. évben módosították.

A ker. miniszter 1912. augusztus 30-án kelt 59450/III 1912. sz. rendeletével a tananyag átdolgozását rendelte el. A tanfolyam jeles hallgatói közül ötöt 5—5 drb. 10 frankos, később 1912-ig 5—5 drb. 10 koronás arannyal tüntettek ki.

A Tanfolyam életében jelentősebb esemény volt a műszaki berendezések szemléltető oktatására szánt szertár újjáalakítása, illetve rendezése. Az érdem Frank Ottó műszaki főtanácsosé. A tanfolyamhallgatók részére Rákosrendező-pályaudvaron előbb 50, jelenleg 83 hallgató részére laktanya rendeztetett be, ahol a hallgatók ingyen-lakást kapnak. Az érdem 1921-től Horánszky Gyula, 1936-tól Bánhegyi István igazgatóké. A könyvtár rendezésének az érdeme Telkesi dr. Török Gyula tanácsosé. A jelenlegi könyvtáros: Szalontay Brúnó felügyelő, Tanfolyam titkára.

*) a Máv 36103/1887. DV. 36318/87 Gysev 27048/87, Szamosvölgyi 35628/87 Bp-pécsi 35289/87. Ksod 35395/87, Magyar- nyugati 34776/87, Acsev 34268/87 sz. alatt iktatott..



DR. SZIGETHI BARTHOS ANDOR
cs. és kir. kamarás, ny. h. államtitkár, a m. kir. Közlekedési Tanfolyamok legnagyobb igazgatója.

Még itt jár közöttünk a régivágású talpig ember. Szabatos, kedve* humorú, szellemes, pattogó beszédével egykor a könnyekig megnevettetett bennünket. Majd megvillant tündöklő szemüvege alatt metsző tekintete, erre olyan halálos csend támadt . . . hogy a hajszál leesést meg lehetett hallani a nagvteremben.

El lehet mondani ideálisabb pedagógust alig lehetett találni Barthos Andornál.

Tudott. De hallgatóitól is elvárta, hogy tudjanak. Jogot adott elő. De úgy, hogy amíg élünk soha nem felejtjük el.

Egy kollokválás alkalmával egyik jelölt a kérdésnél megakadt és valaki csak annyit súgott neki: *menyasszony*“, és a jelölt olyan szerencsésen felelt, hogy *jelest* kapott, ami Barthos tanár úrnál a fehér hollónál is ritkább eset volt.

Ennek a különös esetnek a magyarázata az, hogy Barthos Andor jelképekkel rögzítette, meg a hallgatói fejében a tudást. Az említett esetnél pl. arról volt szó, hogy *„miképen jut az engedélyezési idő lejártával a magán vasút az állam tulajdonába?* A helyes válasz: *„ingyen, tehermentesen és használható állapotban*Gondoljon fiam a „menyasszonyra“ és soha sem felejti el! ... és a hallgatók csakugyan nem felejtették el.

1865. május 27-én született Sátoraljaújhelyen. Jog és államtudor.

Már fiatal korában foglalkozott szépirodalommal: a „Felvidéki Közlönyben“, a „Képes Családi Lapok“-ban, a „Figyelődben, a „Fővárosi Lapok“-ban és más napilapokban jelentek meg cikkei.

Egyedül illetve társaságban írta meg a „Kérés napján“, a „Képviselő-

jelölt“ és a „Kilencedik“ című darabjait, melyek vidéken is több helyen színre kerültek.

Az „Aranyhalak“ egykötetes, „A törtető“ háromkötetes és „A tökéletes fiú“ egykötetes regényeivel sikert ért el.

A vasúti tisztképző tanfolyamon, mint a vasúti jog tanára 27 éven át, mint a Közlekedési Tanfolyamok igazgatója pedig 9 éven át működött.

Munkái: *A Vasúti Jog Foglalata, A Magyar Vasúti Jog.* Ezt az utóbbit a kereskedelemügyi miniszter a vasúti tisztképző tanfolyamon tankönyvnek fogadta el. A művet a belügyminiszter a közigazgatósági hatóságok ügyeimébe ajánlotta a Belügyi Közlönyben, és az igazságügyminiszter is felhívta a műre az Igazságügyi Közlönyben a bíróság ügyeimét. Ferenc József őfelsége a könyvet magánkönyvtárba elfogadta és köszönetét fejezte ki.

A műegyetemen 25 éve működik magántanárként, mint a Magyar Vasúti Jog előadója, később rendkívüli tanári címet kapott. Ugyanott, mint meghívott, előadó az Ipari Közigazgatás-t adta elő éveken át.

Közgazdasági cikkeket írt több éven át több lapban és mint a „Munkaadó“ munkatársa működött.

Az iparról·: a közigazgatás szempontjából általában írt értekezése forrásmunka.

A vasutak gazdaságosságáról írt értekezését a Magyar Tudományos Akadémia megbízásából szerkesztett szaklap méltatta. A német vasúti igazgatóságok egyletének közlönye behatóan foglalkozott ezzel az értekezéssel. A nagy érdeklődésre tekintettel az értekezés német nyelven is megjelent a müncheni Eisenbahn Kunde-ban és külön lenyomatban is. A badeni nagyhercegség vasúti v. igazgatója levélben üdvözölte a szerzőt és közölte, hogy figyelemre méltó eszméit vasútjain megfelelően alkalmazni fogja. A bajor szakminiszter üdvözölte a szerzőt és a munkát méltónak találta arra, hogy a nürnbergi „Verkehrsmuseum“-ban elhelyeztesse.

A Magyar Szakírók Országos Egyesülete annak idején alelnökké választotta.

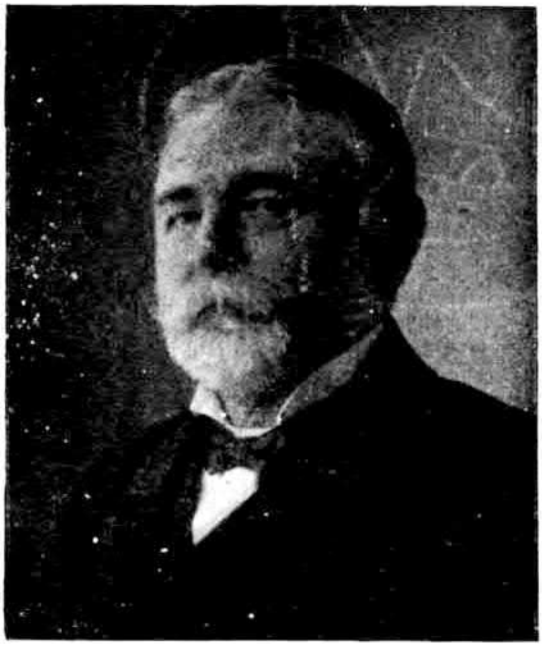
Az Ipari Közigazgatási Szakkönyvtár-nak főszerkesztője volt. A szakkönyvtár több kötetet adott ki. A világháború vetett végett a hézagpótló szakkönyvtárnak.

Része volt az Országos Nemzeti Szövetség szervezésében és megalakulása után annak vezetésében, ő alkotta meg a Munkásképző Intézmény-!, amely a munkások körében felolvasásokat tartott. A kapott ezüst *serleg* ennek az alkotásnak az elismerése.

A munkásvédelemröl Kassán és Aradon tartott felolvasást.

Politikai szerepe. A mátészalkai választó kerület 1922-ben nemzetgyűlési és 1926-ban országgyűlési képviselővé választotta. Mint képviselő főleg közgazdasági kérdésekben szólalt fel. A párt közgazdasági bizottságának volt elnöke. A képviselőház kivándorlási, majd közlekedési bizottságának elnöki tisztét töltötte be, ezek megszűnte után a közgazdasági és közlekedési bizottság elnöke volt. ,

Hivatali működése: Amint említettük 1886-tól a vasúti osztályban dolgozott, később Lukács Béla államtitkár személyi titkára lett, azután a vasutengedélyezési, vasútépítési és tarifaosztályokban működött 1905-ig. Ekkor az ipari közigazgatási osztály vezetője, majd 1910-ben szakosztályfőnöke lett, később még a belkeresk. osztályt is alája rendelték. 1921-ben legfelsőbb elismeréssel nyugdíjazták, 1931-ben a IV. fiz. osztályba kinevezték, azután végleg nyugdíjba vonult.





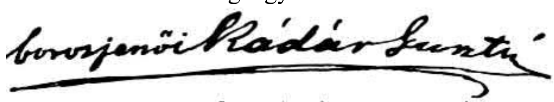
Mint kormánybiztos működött a Győr-sopron-ebenfurti vasútnál, azután az áll. nőipariskola felügyelő bizottsága elnöke lett, utóbb a Budapesti Közúti Vasút kormánybiztosa. 1906-ban cs. és kir. kamarás lett.

Tagja volt az ipari törvény előkészítő bizottságnak és az orsz. közlekedési tanácsnak. A polg. hadi érdemrend II. osztályának tulajdonosa.

Nagyecsed, Fábiánháza nagyközségek, továbbá Olcsvaapáti és Kántor jánosi községek díszpolgára. Az ipartestületek jegyzői tanfolyamának megalkotásában és működésében tevékeny részt vett. A tanfolyam az ő előadásával kezdte meg működését.

BOROSJENŐI KÁDÁR GUSZTÁV

ny. Máv. műszaki főtanácsos, a Vasúti Tisztképző Tanfolyam volt legnagyobb tanára.



Leszármazottja, ükonokája volt a híres, nevezetes, nemes és nemzetes, vitézlő Kádár Istvánnak, ki tatárnyilat kapott a koponyájába. Kádár Gusztáv 1856. október 29-én született.

1879. tavaszán végezte a m. kir. József műegyetemet, később a rendszeresített mérnöki szigorlatokat letéve 1897. március 18-án mérnöki oklevelet nyert.

1879. július 30-tól 1880. szeptember 16-ig mint a kömunka- és közlekedési minisztérium alá tartozó vasúti és hajózási főfelügyelőség keretében, állami vasutak tervezésére és építésére szervezett kirendeltség tagja, a pest-zimonyi vasút nyomjelzésénél és megtervezés sénél; 1880. szeptember 16-tól 1883. április 30-ig pedig ugyanezen vasút építésénél, mint a Cortanovcei alagút és a hozzátartozó 5 km. hosszú nehézjellegű vonalrész szakasz mérnöke működött (a monarchia legnehezebb két alagútja a lupkovi és cortanovcei volt).

1883. március 30-tól 1895. szeptember 1-ig a m. kir. államvasutak kötelékében, mint építésvezető mérnök megépítette az „Északi főmfihely"-t Budapesten (ez volt a máv. első nagyméretű lokomotív és kocsijavító műhelye) talajvízben való nehéz alapozásokkal. — A keleti p. u. — kőbányai és keleti p. u. ferencvárosi vonalak pályaszínbeni keresztezésének megszüntetését; továbbá a keleti p. u. — rákosi, keleti p. u.—ferencvárosi és kőbánya-hizlalda-ferencvárosi vonalhálózat teljes átépítését, kettős vágányra való kibővítését; (felső) Rákos, Kőbánya és Ferencváros állomások nagyarányú bővítését, valamint (felső) Rákos állomás rendezőpályaudvarát tervezte és sűrű forgalom alatt igen nagy nehézségek leküzdésével megépítette. A Józsefváros állomás végén lévő hajtsárúti útátjáró helyén 9 vágány részére aluljárót tervezett és a legsűrűbb forgalom alatt megépíttette. Kőbánya (felső) p. u. Keleti p. u. felöli végénél levő osztrák-magyar államvasut vágányai áthidalásának, a temetővasút vágányai részére egy nyílással való bővítését tervezte, s azt sűrű forgalom alatt táróban való alapozással megépítette. A Kőbánya (felső) p. u. Rákos állomás felöli végén lévő Fehéruti aluljárót tervezte és forgalom alatt megépítette. Az Északi Főműhely munkásai részére létesített munkás lakóház telepet tervezte és megépítette.

1895. szeptember l-től 1905. december 23-ig a kereskedelmi minisztériumban, mint műszaki tanácsos ah. érd. vasutak, továbbá a budapesti közúti és a vidéki városi vasútvonal hálózatok, nemkülönben bányavasutak és drótkötélpályák terveinek megvizsgálását, nyomvizsgálatait és építésük felügyeletét, valamint felülvizsgálatait végezte; nevezetesebbek: a budapesti lóvasút villamosítása; a nagykároly-mátészalka-csapi, pápa-bánhidai, az ipolyság-korponai, abreznóbánya-vereskői h. é. vasutak; a vajdahunyadi-gyalári bányavasutak (a leg-

aehezebb hegyipályák egyike 2 km. alagúttal és a viaduktok egész sorozatával); a 26 km. hosszú mezőtelegd-dernai drótkötélpálya. Németországban, Angliában és Franciaországban hivatalos tanulmányuti, kongresszusi és kiállítási kiküldetések.

1905. december 23-tól 1912. szeptember 30-ig, mint a m. kir. államvasutak igazgatóságánál a pályafenntartási szakosztály főnöke tanulmányozta a 18,000 km. hálózat állapotát, megállapította a bajokat és hiányokat, tervet és memorandumot készített a pályahálózat rekonstruálásáról (a fővonalaknak góliát felépítménnyel való ellátásáról és a hidak kicserélése, illetve megerősítésével), s midőn erre az előirányzott 180 millió arany korona hitelt megkapta az első évben 250 km. hosszú vonal átépítésével megindította a rekonstrukció nagy munkáját. A túlfeszített munkában elhanyagolt köszvénye és majdnem végzetessé vált nagyméretű tüdővérzésben előtört érelmeszesedése úgyszólván máról-holnapra letörték egészségét, s 1912. szeptember 30-ával nyugdíjba vonult.

Mint nyugdíjas, 1914. május 4-óta, a budapesti kir. törvényszéknek állandó hites szakértője lett, út, vasút, és alagút építési és fentartási, továbbá hegycsúszamlási, vizmentesítési és kisajátítási ügyekben (sajnos az utóbbi években csak igen ritkán kapott megbízást a vasútépítések szünetelése miatt).

Fiatalabb éveiben intenzíbb műszaki irodalmi tevékenységet íejtett ki, sok értekezést írt, sok előadást tartott a Mérnök és Építész Egyletben.

1906. május 17-től 1921. szeptember 5-ig a Vasúti tisztképző tanfolyamon a „Vasúti technológia“ tanára volt s 1912-ben „Vasúti építmények és berendezések címmel tankönyvet írt 28 nyomtatott ív terjedelemmel.

Jelenleg a győr-veszprém-dombóvári h. é. vasút r. t. elnöke.

Kevesen tudják, hogy Kádár Gusztáv érdeme az, hogy az Erzsébet hídon villamoskocsik járnak. Ugyanis az Erzsébet hidat eredetileg Czekelius Aurél, villamossínek nélkül gyengébb szerkezetűre tervezte. Kádár Gusztáv műszaki tanácsos, referens volt a kereskedelmi minisztériumban. Lement Láng Lajos miniszterhez és előadta, hogy a híd engedélyezése előtt vegye fontolóra, hogy ez a híd villamos közlekedés nélkül csak félértékű lesz és hogy 10—20 év múlva már arra nem fognak emlékezni, hogy ki volt az ügynek a referense, de arra egész biztosan, hogy ki volt a miniszter?

Láng miniszter azt válaszolta, hogy itt semmit sem tehet, mert

egy millió koronával többe kerülne, erre pedig fedezet nincs. Errt Kádár azt felelte Láng miniszternek: *„Kegyelmes uram, Jéllinék villamos igazgatósági elnök ezt megfizeti.* Láng kinevette. Kádái elment. Nyomban felhívta telefonon Jellineket ki örömében nem tudott hová lenni, csak annyit rebegett a telefonba: *„Hozoml“* Éí hozta a milliót, sőt . . . amikor a miniszter nagy ámulatára még a fenntartási hozzájárulást is megajánlotta: a hidat már erősebb szerkezetűre tervezték és a villamos sínek lefektetésével került kivitelre.

Még egy, a vasutas lelkiismeretet és önfeláldozást fényesen igazoló példát említünk Kádár életéből. A hajtsáruti aluljáró építésénél a pályafelvigyázó azt vette észre, hogy a forgalmi vágányt alátámasztó egyik ácsolat kissé meglazult. Azonnal jelentette ezt Kádárnak. Az udvari vonat épen ezen a vágányon már közeledett. Kádár Gusztáv az áteresz alá állt, hogy ha bedűl, temesse őt maga alá.

Nem dűlt be. De Kádár lelkiismeretét feljegyezte a történelem.

Géher János alapítvány,)*

Lélekemelő ünnepség keretében ünnepelték meg ez év október havában a Tisztképző Tanfolyam *Géher János* alapítványtevő m. kir. kormányfőtanácsos, ny. üzletigazgatót és *Czére Béla* multévi kitüntetéssel végzett hallgatót. Ennek a 2000 pengős alapítványnak ez évi kamata az idén ötödik ízben került kiosztásra.

Dr. Szilassy Zoltán a Tanfolyam új igazgatója magas számyalású beszédben szólott az ifjúság leikéhez, nemes versengésre buzdítván őket. Követendő példaként állította a kitüntetett Czére Bélát.

Az ünnepelt meghatott szavakkal köszönte meg a kitüntetést és ünnepélyes szavakkal tett ígéretet, hogy méltó kíván lenni a megtiszteltetésre.

Az ünnepség rendezése *Szalontay Brúnó* tanfolyami titkár, Máv, felügyelő nagy hozzáértéséről tett tanúságot.

A Géher alapítvány részesei:

1931.	évben	*Stocker János*	156.23pengő
1932.		*Lányi Géza*	55.—
1933.		*Dr. Zombory János*	208.75
1934.		*Magyar Géza*	84.52
1935.		*Kenyeres Károly*	73.33
1936.		*Czére Béla*	65.—

Végezetül megemlítjük, hogy az idén jöttek össze a tisztképző tanfolyamhallgatók 30, illetve 25 éves találkozóra és kegyeletes szívvel helyezték el koszorújukat a háborúban elesett bajtársak emlékművére.

*) Géher János Szegeden 1930. február 28-án 2000 pengős alapítványt tett, hogy annak évi kamata a szegedi, vagy miskolci üzletvezetőség területéről való, legjobb eredménnyel vizsgázó Tisztképző Tanfolyam hallgató részére kiadassák

*



ÖZV. BERTRON JENŐNÉ
szül. gömörfigei Bodnár Irén.

Az egyetlen nő a magyar vasutasság közel százesztendős történetében, kinek férfiakat is meghaladó érdemei vannak.

Az a huszonötesztendő, amit a vasúti tisztképzés központjában önzetlen és eredményes munkában eltöltött, a tisztképző tanfolyam igazgatóságának és a hallgatóságnak megbecsülhetetlen értéket jelentett.

Ez a törékeny asszony a legerősebb láncszem a Múlt—Jelen—és Jövő között, mert eltávozott igazgatók, tanárok és hallgatók ködbevesző hosszú sorának legalaposabb ismerője.

Korán árvaságra jutott és önerejéből tanult. A létfenntartásban erős támasza volt édesanyjának és többi testvéreinek is.

1912. szeptemberben került a Vasúti Tisztképző Tanfolyam adminisztratív ügykörébe, ahol nemcsak irodai munkával, hanem az ifjúság lelkét művelve, mint kiváló pedagógus, a vasúti tisztképzés mestereinek legnagyobb segítőtársa volt. A hallgatóság igaz nagyrabecsüléssel gondol jótevőjére.

Erre tanúskodik az alábbi megható líra, melyet a ceglédi lapból idézünk:

Búcsú.

(úrasszonynak szeretettel.)

„Ceglédi Hírlap“ Cegléd, 1936. május 24.

Alig egy pár nap még, aztán százfelé hull
Ez az örökké víg zajos férfihad. . .
— S a padok támláján az a fehér tábla
Nem jelent majd senkit, — újra szám marad.

Katedráról a katalógus-tábla
Valamelyik papírkosárba kerül
S a nagy tanteremre, meg a folyosókra
A nyugalom s béke mély csendje terül.

... Szeptemberben jönnek újra sokan, mások.
Minket elfelejt itt minden oly hamar,
De mi innen sok-sok szép emléket viszünk,
Amelyet az idő el so' sem takar.

Emléket viszünk — ... egy kedves bájos arcot.
Két jóságos, gyengéd, tiszta szép szemet...
— Magunkkal viszünk egy törékeny kis asszonyt,
Akit mindegyikünk egyformán szeret!

Mindenünk volt nekünk, — reményünk, mentsvárunk,
Mindig csak jót tett és áldott két keze
Hány rideg tanári kezet állított meg:
„Jó fiú" — „tanár úr" — legyen jobb jegye.

És dolgozott mindig, akárhányszor láttuk
Munkájában soha nem ismert határt.
„Akarni kell! s mindent véghez lehet vinni!"
Mondta és legyőzött minden akadályt.

Valahányszor feljött hozzánk a terembe,
Minden fiúhoz volt egy-két jószava,
Nem bántott Ő senkit, mindenkit csak védett
Maga volt a Jóság leszállt angyala.

Egy kettőre és tanított minket:
„Dolgozni és jót tenni mindenkinek,
Önzetlenül s nem mert érdekük kívánja!
Fiúk! azt akarom, hogy éljenek."

S most alig egy pár nap, aztán százfelé hull
Ez az örökké víg, zajos férfihad. —
De Neked — Te szőke, kedves, kicsi Asszony, —
Minden csengő szavad szivünkbe marad.

És magunkkal visszük északra és délre
Keletre, nyugatra, amerre megyünk,
Hányatott életünk sok-sok bú' s bajában
Maradjál Te mindig mentsvárunk nekünk!

Hosszú éjszakákon, — esőbe', viharba',
Messze kígyózó acélsínek mellett
Vörössapkás fiúk állnak, — s láthatatlan
Két védőkéz lebeg mindegyik felett. ..

— A Fáradt szemeket megsimítja lágyan,
S fölmelengeti a fagyos kezeket,
Valaki — egy Emlék szőkehajú Asszony
Akit mindegyikünk nagyon szeretett!

Budapest, 1936, V. *Tass Budanovich Andor.*



A tiszt képző volt hallgatói a legmagasabb külszolgálat! állásban.



Nappal és éjjel mindnyájunkért.



Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme. Plugor mérnök felv.

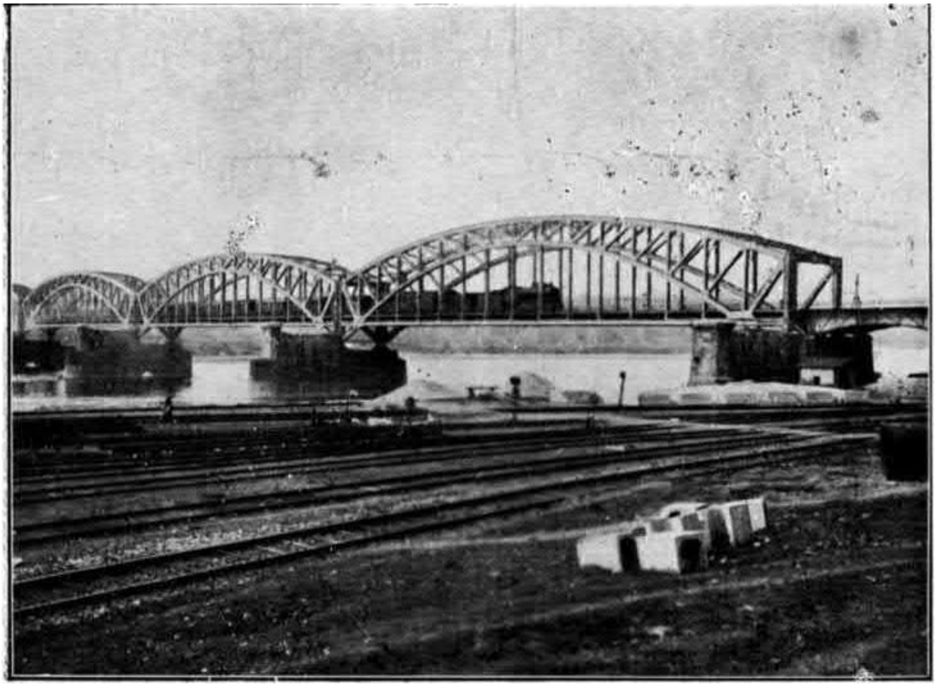


Bátori B. s.-tiszt felvétele.

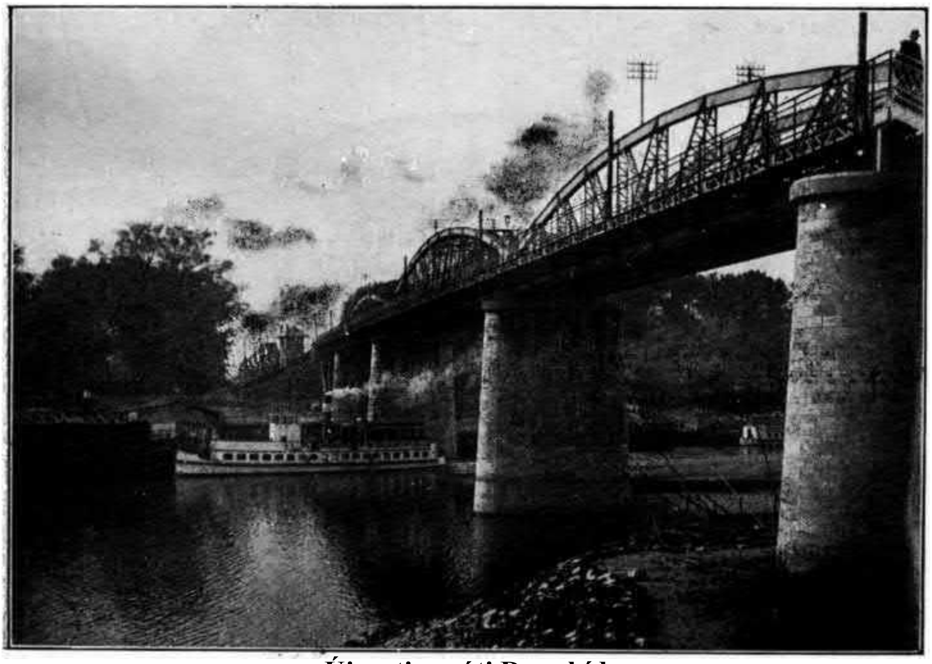
Nehéz és felelős munkában.



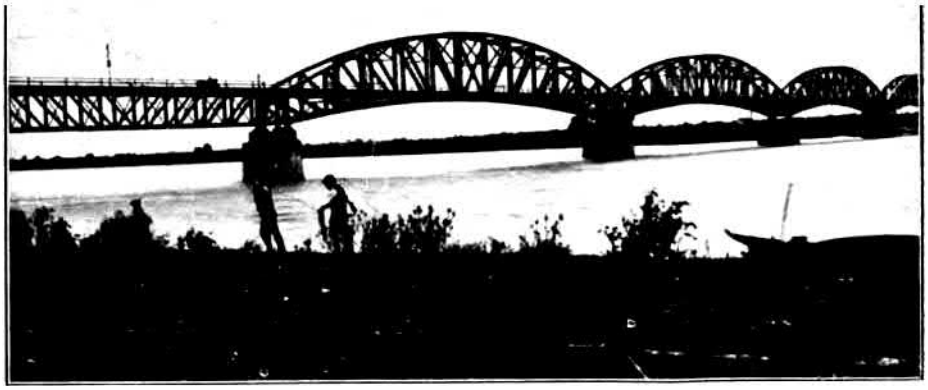
Az államvasutak hidjai



Budapesti Összekötő vasúti híd
476 méter hosszú 44.000 q súlyú. Épült 1877 évben, átépítették 1909—1913 években.



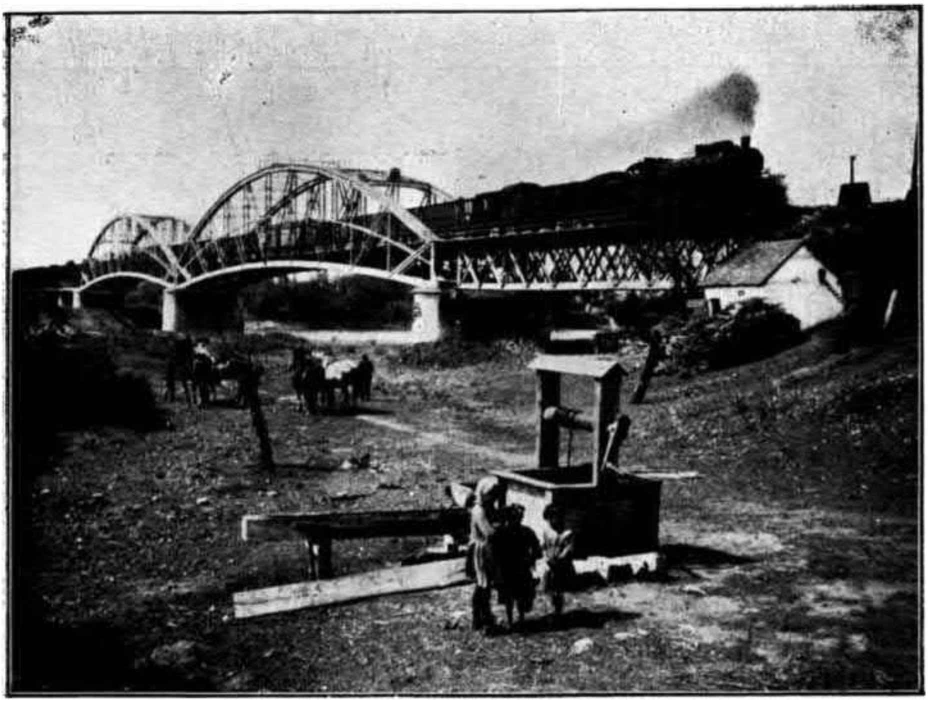
Újpesti vasúti Dunahíd
673 méter hosszú. Épült 1895—1896 években.



Bajai vasilti Dnnahíd Keszthelyi főm. felv.
1000 méter hosszú. A vasszerkezetet annakidején Szikszay Gerő máv. mérnök tervezte. Forgalomnak 1908 november 18-án adták át.

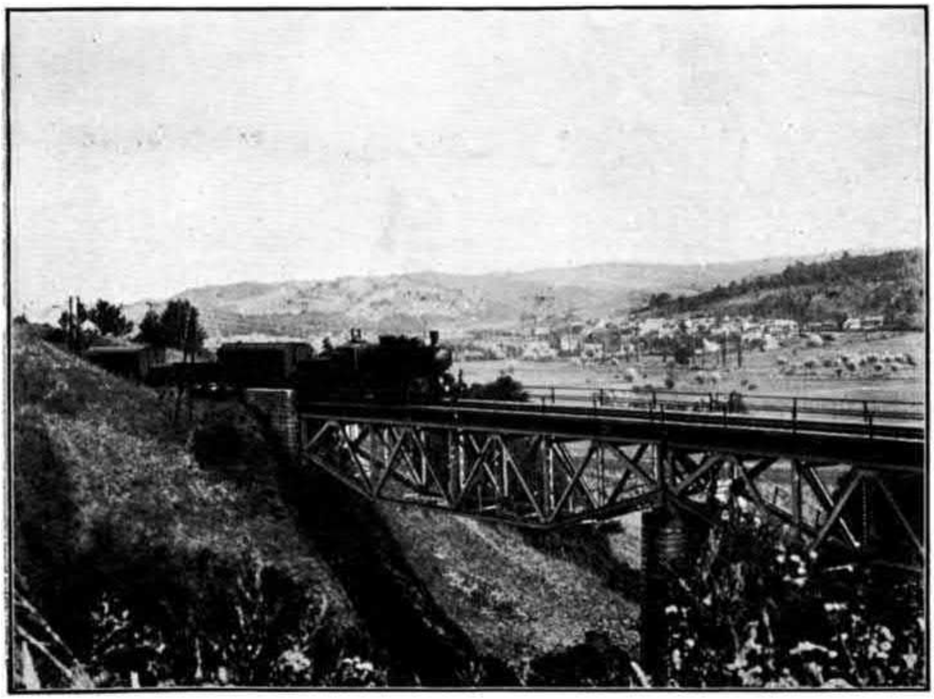


Csongrádi közüli *és* vasúti Tiszahid
504 méter hosszú 20.800 súlyú. Épült 1903-ban. 1906 óta az Orosháza—Szentes Csongrádi hév vasútvonala vezet át rajta.



Szofinoki Tiszahíd

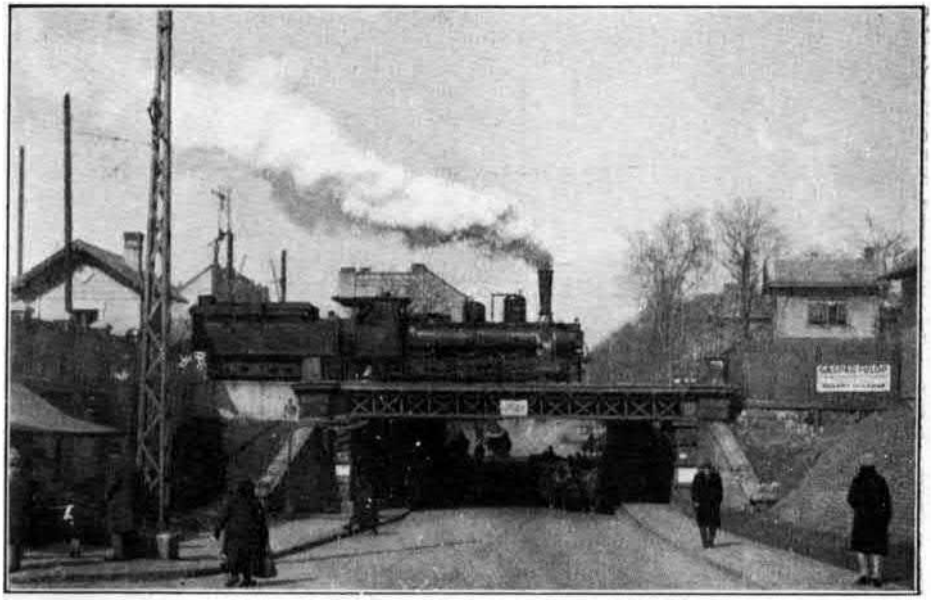
392 m bosszú. Épült 1888-ban. 1919-ben az oláhok előtt a vörösök felrobbantották 18 m magasból a Tiszába zuhant. Átépítették. 1921 november 10-én újból megnyitották.



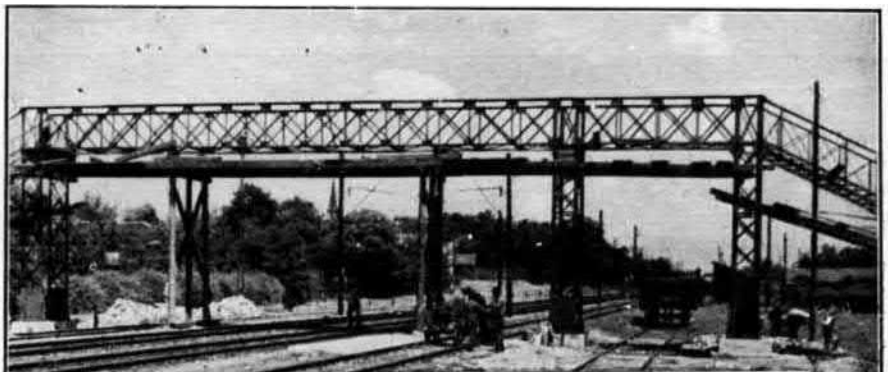
Kisbusztóli völgyhíd Keszthelyi főm. felv.

36 méter hosszú. Bakóca és Abaliget között épült 1880—81 években.

Vasútvonalak ős közutak találkozása



Bátori felv.



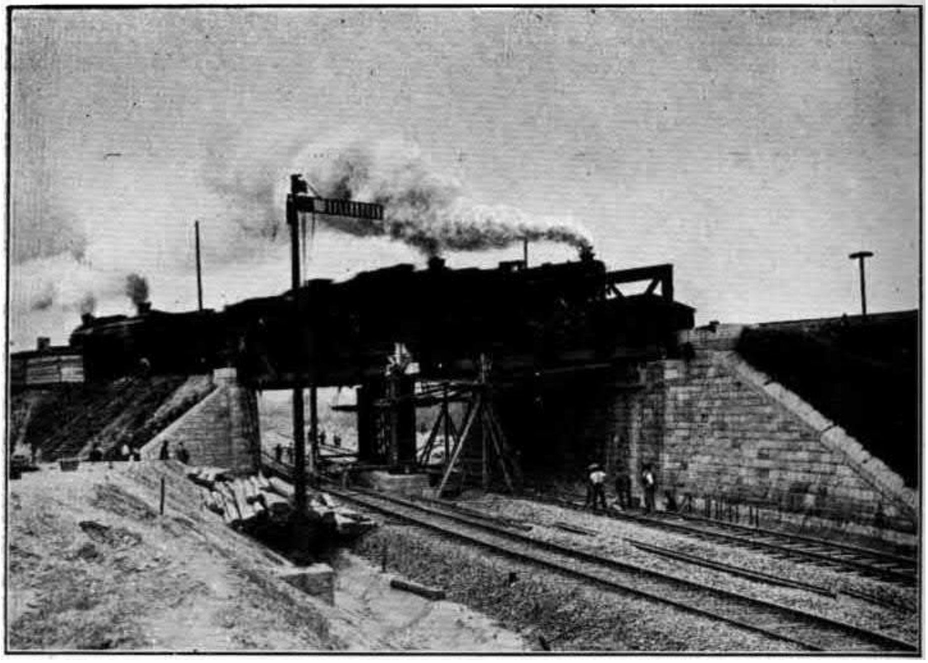




Az aluljáró alagútja.

Győrben feljáró az alagútból.

Gyalogfelüljárók, gyalogaluljárók.



Főt. Mihajlovits K. főmérnök.

Híd terhelési próba.



A Kőbánja Vasgyár-utcai új állomás
Az államvasút a ceglédi vonalat 1928 nyarán Budapest—Ferencváros állomáson át a hegyeshalmi fővonallal hozta közvetlen összeköttetésbe.



Filléres gyors indulása a keleti pályaudvarból.



Kászonyi L. felv.

A filléres gyors fogadása Miskolcon.



A filléres gyors Kelenföldön.

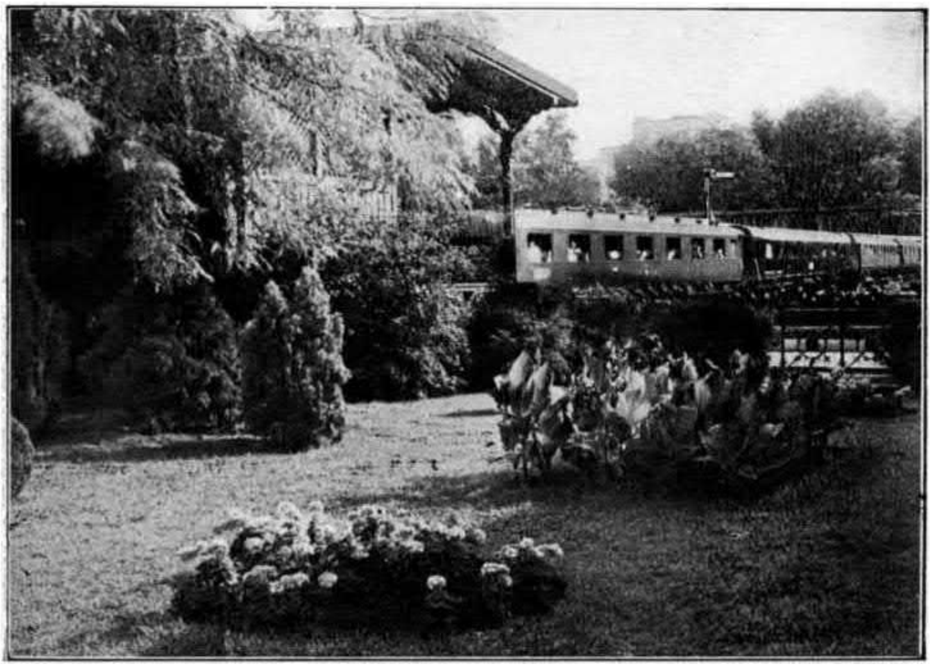


Eke Mihály felv.

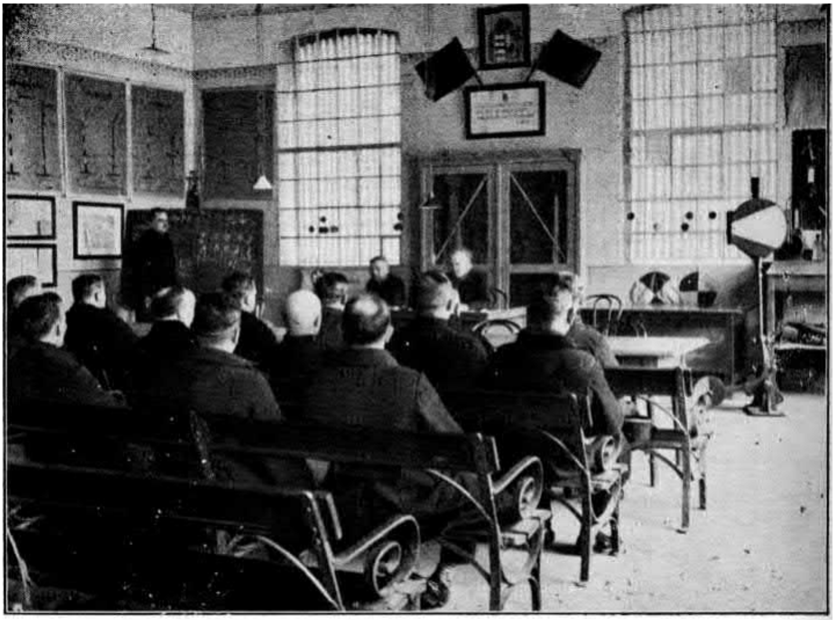


Kováts N. ellenőr felv.

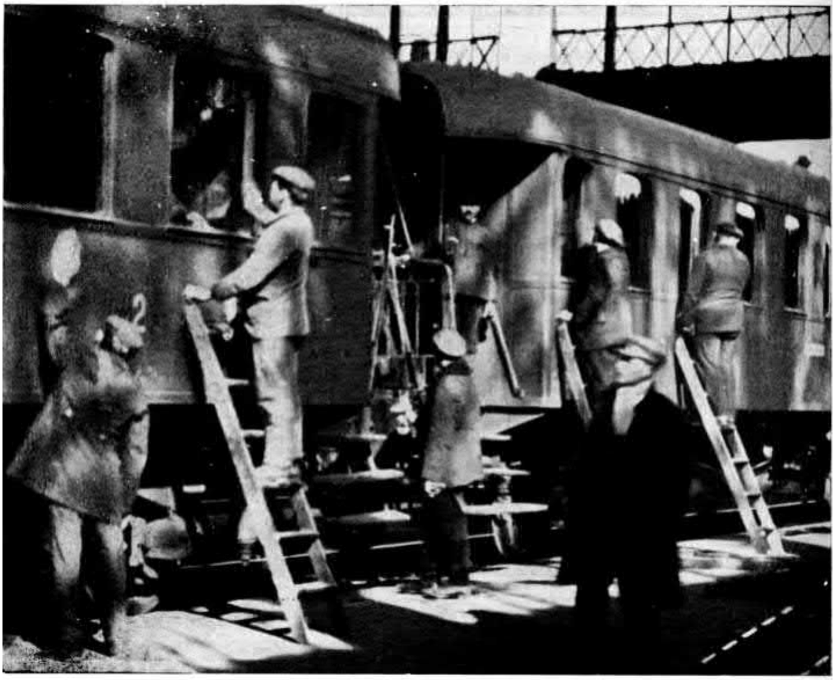
A vasút és a posta együttműködése.



Virágdíszes állomások. Kászonyi felv.



A vasuti személyzet iskolában. Holtzinger felv.



A kocsitisztítók munkában.

VI. RÉSZ.

A M. KIR, ÁLLAMVASUTAK ÉS A TÖBBI HAZAI VASUTAK NYUGDÍJ, NYUGBÉR ÉS EGYÉB JÓLÉTI INTÉZMÉNYEIRŐL.

I. FEJEZET.

A Máv. Nyugdíjintézetének keletkezése. — A cs. kir. szab. éjszaki vasút németnyelvű alapszabályt terjeszt fel. — A vasúti és hajózási főfelügyelőség érdeme. — Körözvények a Máv. alkalmazottaihoz (a legelső nyugdíjintézeti bizottsági tagok.) — Változás a bizottsági tagok személyében. — A legelső Máv. nyugdíjintézeti alapszabályok. — A legelső nyugdíjalap vagyon kimutatás a megalakulási év végén. — Tisza Kálmán érdekes észrevételei.

A Máv. nyugdíjintézet kezdetei.

A MÁV NYUGDÍJINTÉZETE létesítésének előmunkálatai visszanyúlnak arra az időre, amikor még a m. kir. államvasutak, elődje a *cs. kir. szab. éjszaki vasút* tulajdonában volt a pest-salgótarjáni vonal, vagyis egészen 1868. március végére.*)

Ez a vasút küldte fel a m. kir. közmunka és közlekedési minisztériumba a legelső n, a következő felterjesztéssel:

Cs. kir. szab.
Magyar
éjszaki vasút.
1320 sz.

**2 drb. 25 kr.
fiinf u. zwanzig
okmány bélyeg**

Főméltóságú magyar kir. közlekedési minisztérium

B u d á n

A szolgálat előmozdítására fő és nyomatékos tényező és hivatalnokok és szolgák azon öntudata, hogy azok szolgálati képtelenségük esetére ne legyenek a véletlennek kitéve, hanem minden körülmények között ellátásra s illetőleg nyugdíjra számíthassanak.

*) Az alkotmány helyreállítását lásd a 158 és 159 oldalon.

Ezen nyomatékos ok alkalmat adott arra, hogy mindannyi bel- és külföldi vaspályáknál a hivatalnokok és szolgák részére nyugdíj töke alapíttatott.

Miután egyrészt vaspályánk hivatalnokai vállalatunknál hiányzó ily nyugdíjintézet tekintetéből, több ízben fejezték ki aggodalmukat, másrészt pedig vállalatunkhoz megfelelő erőket venni, éppen az ellátásra való hiány miatt majdnem lehetetlen, -mert azok jövőjüket biztosítva épen nemi látják, s így á nekik netán ajánlott magasabb fizetéseket is megvetik, mert más pályáknál már nyugdíjt nyertek; annálfogva az előrebocsáitottak alapján az igazgatóság hivatva érezte magát, egy nyugdíj szabályzatot felállítani, mely az igazgató tanácsnak f .hó 28-án tartott ülésében egész terjedelmében jóváhagyatott s az igazgatóságnak meghagyatott, hogy azt a magas kormánynak felsőbb jóváhagyás végett felterjessze.

Mely meghagyásnak megfelelve van szerencsém az alólírt igazgatóságnak az érintett nyugdíj-alapszabályzatot a főméltóságú m. kir. közlekedési Minisztériumhoz abbéli tiszteletteljes kérelme kíséretében fel-' terjeszteni, miszerint azt mihamarább jóváhagyni kegyeskednék.

Pesten, 1868. évi Martius hó 3i-én. Mély tisztelettel

Gs. kir .szab. magyar éjszaki vasút

Az igazgatótanács:
Az igazgatóság.
STEMPF.
alelnök.

Pensions Statuten für Beamten et Diener der k. ung: Staats Eisenbahnen.

Art. 1.

Zweck des Pensions Institutes,

Nachdem die Beamten und Diener der k. ung. Staats=Eisenbahnen keine Staatsdiener sind, so ist fűr dieselben, dérén Wittwen und Waisety die Erreichtung eines Pensions lstitutes bestimmt werden.

Art. 2.

és így német nyelven összesen 34 szakaszban terjesztették fel a legelső nyugdíjszabályzatot, de amelyet — minthogy német nyelven terjesztették fel, — visszaküldték, Amiről az alábbi leirat tanúskodik:

A fenti felterjesztésre a következő elintézés adatott a vasúttársaságnak:

„A cs. kir. szab. éjszaki vaspálya társulat igazgatóságának.

Pesten.

— Ezen társulat hivatalnokai és szolgái részére alakítandó nyugdíjalap iránti Címed folyó évi martius hó 3i-én ι32θ sz. a. kelt jelentésével felterjesztett alapszabályok mielőtt a kérelem tárgyalásába bocsájtkoznánk (a azzal küldetnek vissza, hogy azokat magyar nyelven szerkesztvén 3 példányban hivatalos tárgyalás végett újból terjessze fel. Kelt Budán, 1868. április 18-án. Csőrgeö».

Csatolandó a beadvány 1 drb. melléklete.*)

*) Orsz. Levéltár M. kir. közmunka és közl. min. 4137/1868 sz. ü. i.

A Máv. Nyugdíjintézet létrehozása nagyrészben a vasúti és hajózási főfelügyelőség érdeme.

A m. kir. vas. és haj. főt. 203. ff. s. (szárazbélyegző)

Nagyméltóságú Minisztérium!

A magyar kir. kormány által történt magy.: északi vasútnak megszerzést! alkalmával a t. alólírott azon feladattal bízatott meg, hogy ezen most már az állam tulajdonává vált kir. északi vasút fölött a Nagyméltóságú Minisztérium nevében a vezérigazgatást, valamint az ellenőrködést is gyakorolja.

Ezen feladat alapján a főfelügyelőség *elsősorban a pályahivatalnokok és az egyéb személyzet képességét vette tüzetes szemügy alá.*

Általában a személyzet oly elemekből áll, melyekkel szakavatott és erélyes vezetés alatt a forgalmi szolgálatot szabályszerűen el lehet látni. Már addig is meg lehetett győződve arról, hogy azon idő óta, amelyen a pálya az állam által átvétetett, az *egész személyzet azon reményben, hogy végre az ideiglenes minőségéből ki fog jönni és hogy jövője biztosítva lesz sokkal több örömmel és áldozattal szentelte magát a szolgálatnak.*

Mindenek előtt azon reményben éltek, hogy végre a nyugdíjazási kérdés is el fog döntetni, mely kérdést még á fennállott igazgató tanács is elakarván intézni, e czélból a nyugdíjazási alapszabályokat a m. Minisztériumnak jóváhagyás végett, még f. é. April havában fel is terjesztette.

Dacára annak, hogy ezen beadvány elintézését az igazgatóság f. é. május 2 5-én kelt felterjesztésével újólag kérelmezte, a vonatkozó ügydarab még az illető pénzügyminisztériumi szakosztályában van.

A jelenleg mindkét államterületen a forgalomnak átadandó pályákhoz való hivatalnokok *nagy hiánya miatt*, több északi vasúti hivatalnok más pályákhoz való átlépés céljából ajánlatot kapott, mit ők, ha ezen vasútnál jövőjüket hasonlókép, mint más vállalatoknál *biztosítva nem látják: föltétlenül elfogadni készek lesznek.* —

A mély tisztelettel alólírott e részben, hogy magának a *jó hivatalnokokat megtartsa, és ezeket a buzgó szolgálatra ösztönözze,* már bátorkodott a Nagyméltóságú Minisztériumnak egy fizetési szabályzatot és *több előléptetéseket javaslatba hozni,* melyek kegyesen meg is engedtettek, de még is a *legfontosabb és a legjobb eszközük,* hogy jó hivatalnokokkal rendelkezzünk, mindig az azok *jövőjének biztosítását kell tekintetünk,* és éppen ez azon ügy, mely a társasági igazgatóság által is jóváhagyás végett fel terjesztetett ugyan, de mind eddig elintézetlenül maradt.

Kötelességének tartotta a fő-felügyelőség a fentebbiről tudomást szerezni, hogy mily fokon áll az ügy a pénzügy minsiztériumnál és kényszerítve érzi magát a t. alólírott, a nyert felvilágosítás alapján a Nagyméltóságú Minisztériumhoz azon kérelemmel járulni:

méltóztassék ezen egyetlen állampályának a szolgálat érdekében úgy intézkedni, hogy a nyugdíjazási alapszabályok legalább oly szerül hagyassanak jóvá, amint ezek a fennállott és *tudvalevőleg nem a legfényesebb helyzetben volt társaságtól is javasoltatnak,* — nehogy a kérdésben levő nyugdíjazási alapszabályok 3-ik cikkének 3-ik pontja, ahol a társasága ille-

tőleg az állam részéről *mérsékelt segélyezés vétetik igénybe* egyszerűen kitörlendő legyen.

Ezen pálya jövőjére nézve, csak két eset közt lehet választást engedni t. i. hogy, *vagy megtartja azt az állam magának, vagy ismét átmegy az egy társaság kezébe.*

Az első esetben, ha rendezett üzletet akarunk vezetni, szükséges, hogy a kormány a nyugdíjazási alapnak *azon kedvezményeket engedje meg, melyeket ma minden hivatalnokainkért kellően érdeklődő társaság saját hivatalnokai éllátására biztosít;* a második esetben a kormány ezen mérv sékelt hozzájárulással semmit sem koczkáztat, mivel ezen kötelezettséget az ezen pályát megszerzendő társulat minden kényszerítés nélkül magára venné, mert különben is azon veszélynek lenne kitéve, hogy a *legelső ifi nap alatt az egész közigazgatás részletezve felosztanék.*

Mindezeknél és az érintett körülmények méltatásánál fogva, oda járul a t. alólírottnak alázatos kérése, hogy hatályos befolyásával ezen ügyet mielőbb kedvezően elintéztetni méltóztassék.

Magy: kir: vasúti és hajózási főfelügyelőség

Budán 1868. évi október 5-én.

Longer.

M. kir. Közm. és közl. minisztérium 12295| 1868. II. oszt. 233 (kelte okt. 5, beérk. okt. 7.) A m. kir. vas. és haj. főf. jelentése a m. éjszaki vasút hivatalnokai és szolgái részére *létesítendő nyugdíjért* eng. érdekében előirat száma: 5437|1868. k. m. utóirat 13099 í 1868, k. m.

Ebben az ügyiratban a közl. miniszter megkeresi a Fü. minisztert, sürgeti az alapszabályokhoz szükséges pénzügyi hozzájárulásáért, hivatkozik a szept. hé 17-én D* 5436. sz-ra és ugyanerre 5436 alatt már f. é. jún. 16.án kelt átiratában is. Kelt. Buda, 1868. okt. 10.

2700. sz. Körözvény

Az északi és déli vonal valamennyi szolgálati szakosztály főnökéhez. (A nyugdíj-intézetbe való felvételérti folyamodványok benyújtása iránt.*)

Folyó évi ápril 37-én fenti szám alatt kelt (110. gyűjtő-számú) rendeletünkkel a m. kir. államvasutak szolgálatában álló valamennyi véglegesen alkalmazott és a 35-ik életévet meg nem haladott hivatalnokot és szolgát felhívtuk, miszerint a nyugdíj-intézetbe való felvételérti folyamodványainkat legkésőbben f. évi május 15-ig nyújtsák be.

Miután azonban több hivatalnok és szolga ezen folyamodványát mindeddig nem nyújtotta be, az illetőknek folyamodványaik benyújtására 1!\ napi határidőt tűzünk ki.

Ez alkalommal ismét utalunk a nyugdíj-alapszabolyok 5-dik czikkére, mely következőkép hangzik:

„A nyugdíjintézethezi járulást egy hivatalnok vagy szolga sem tagadhatja meg kivévén, ha a magy. kir. állam vasutak szolgálatába léptekor a 35 évet már meghaladta volna.“

Felhívjuk állomási főnökeinket, miszerint jelen körözvény tartalmát a szolgálati személyzettel buzdítás czéljából közöljék.

Psteen, 1870. február i-én.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:

Stempf.

*) Gyűjtőszóm 149. 76 1.

2060. cz, II10 B. Körözvény

az északi és déli vonal valamennyi állomásához és a központi szolgálati osztályaihoz.

(A nyugdíj és betegsegélyzési alap kezelési bizottmányának választása tárgyában.*)

Folyó évi márczius g-én kelt, fenti szám alatti rendeletünkkel, a nyugdíj és betegsegélyzési alap kezelési választmányának megválasztására szavazati bizottmányt jelöltünk ki, s azt a választás véghezvitelére márczius-18-án egybehívtuk.

Miután a nyugdíj-alapszabályok a nm. minisztérium által jóváhagyattak, a beadott szavazatok összeszámláltatván, a következők választattak meg.

Az igazgatóság kebeléből:
Csausz Gyula úr 106 szavazattal,
Áron Ede úr 91 »
A pesti állomásról:
Szkalka János úr 121 szavazattal,
Lintner Imre úr 116 »
A pesti állomás szolgaszemélvzete közül:
Bayer főkalauz 157 szavazattal:
Standéra főkalauz 74 »

A legközelebbi s illetőleg legelső rendes ülése a választmánynak f. é. márczius 21-éré tűzetett ki.

Felhívjuk önt, hogy- jelen körözvényt összes alárendelt személyzetével közölje.

Pesten 1870, márczius 19-én.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:
Slempf.

2060 sz. 1869· év. Körözvény

M. kir. államvasutak valamennyi véglegesen kinevezett hivatalnokához és szolgájához.*)

(A nyugdíj-intézet ügyében.)

A magy. kir. államvasutak szolgálatában alkalmazott hivatalnokok és szolgák, úgyszintén ezek családjai jövőjének biztosítása czéljából, a nm. m. kir. közmunka- és közlekedési minisztérium nyugdíj-intézet létesítését határozta el, mely intézet a magas kormány által is fog önkéntes járulékokkal támogattatok Ez okból a nm. m. kir. közmunka- és közlekedési minisztérium 1870. évi márczius 13.-án 2716. sz. a. kelt.), rendeletével az ide zárt alapszabályokat jóváhagyni mél tózta tott és elhatároztatott, miszerint ezen alapszabályok f .évi april i-sőjétől lépjenek életbe!.;

Az alapszabályok 5-ik §-ának 4-ik bekezdése értelmében megjegyezzük, miszerint a magy. kir. államvasutaknál évi fizetéssel véglegesen kinevezett és a 35-ik életévét még meg nem haladt egy hivatalnok vagy szolga sem vonhatja ki magát a nyugdíj-intézetbe való résztvevősből. A nyugdíj-intézet minden köteles tagja legkésőbb 1870. május i-ig felvétel végetti kérvényét okvetlenül a mellékelt minta szerint tartozik benyújtani és

*) Máv körözvények gyűjteménye. Gyűjtőszóm 65.
*) Máv körözvények gyűjteménye 234. 1. Gyűjtőszóm 110.

megjegyezzük, miszerint ezen kötelezettség alóli kivonás a szolgálat önkéntes lemondásának fog tekintetni.

Azon véglegesen kinevezett hivatalnokok és szolgák, kik a magad kormány által a fennállott cs. kir. szab. északi vasúttól átvétettek, vagy kik a m. kir. államvasutakhoz előbb beléptek, és az ezen vasutaknál vagy más vasutaknál töltött szolgálati, éveket érvényesíteni óhajtják, legkésőbb f. évi május i5-ig az alulírott üzleti igazgatósághoz az első kinevezési okmány hozzácsatolása mellett indokolt kérvényt tartoznak beadni. Úgyszintén azon hivatalnokok és szolgák, kik a 3 5-ik életévet már meghaladták· Ugyan, de mindamellett a nyugdíj-intézet tagjaivá óhajtanak lenni, az idezárt minta szerint szerkesztett, e tekintetbeni folyamodványaikat 1870. május 3i-ig annál is inkább benyújtani el ne mulasszák, mivel az ezen idő után benyújtott kérvények figyelembe vétetni nem fognak.

A Kérvényekben meg kell említve lenni, hogy hány szolgálati évet kíván a folyamodó beszámíttatni.

Mind ezen esetben a hátralékos 3 %-nyi járulékok az alapszabályok szerinti késedelmi kamatokkal utólagosan fizetendők, és az illetők számára könnyítése végett a nm. ministeriumnál indítványt teendőnk, miszerint ezen járulékok a késedelmi kamatokkal együtt nem egyszerre, hanem részletekben fizettessenek és pedig akkép, hogy minden hóban a f. hónapon kívül egy hátralékos havi járulék fizettessék be, mely utóbbi esetben természetesen a késedelmi kamatok a teljes befizetésig tovább folynak.

A jóváhagyott felvétel a nyugdíj-intézetbe minden egyes hivatalnok és szolgának elöljáró szolgálati ügyosztálya útján írásbelileg fog tudtul adatni.

Pesten 1870. április 27-én. A m. kir. államvasutak üzletigazg.

Stempf.

A legelső nyugdíj alapszabályok,

a magyar királyi államvasutak hivatalnokai és szolgái részére.

Érvényes 1870. április 1-től.

1. czikk.

A nyugdíjintézet czélja.

Miután a magyar királyi államvasutak hivatalnokai és szolgái nem állam-szolgák, — részükre, úgy özvegyeik s árváik részére egy nyugdíjalap létesítése elhatároztatott.

2. *czikk.*

A nyugdíjintézelbeni részvét jogosultság iránt.

A nyugdíjintézet tagjai az alapszabályok értelmében csak azon hivatalnokok és szolgák lehetnek, kik a magyar királyi államvasutaknál állandóan és évi fizetéssel alkalmazvák és tökéletesen egészségesek.

3. *czikk.*

Az alaptőke.

A nyugdíjintézet alaptőkéje a következőkből képeztetik úgy mint:

1. A tagok fizetési levonásából és pedig:

a) Az évi fizetések 20 %-jának;8 havi részletekbeni levonásából,

értve azon fizetés után, melyet a hivatalnok vagy szolga az intézetbe léptekor nyer.

b) Minden fizetési felemeléskor a többletnek 50% levonásából 12 havi részletekben; és ezen két levonáson felül.

c) Az egész activ szolgálat tartama alatt a folyó fizetések 3 o/o-ának havi részletekben történő levonásából.

2. A magyar királyi államvasutak főpénztáránál a hivatalnokok vagy szolgák által szolgálati mulasztásokból eredő pénzbírságok befizetéséből, amennyiben ezen bírságok kártérítésül nem szolgálnak.

3. A kormány a nyugdíjalaphoz bizonyos összegbeli önkéntes járulékaiból, mely járulékok minden évben azon összegnek fognak megfelelni, mely a 3 % és fizetési levonásokból (3-ik ez. c. betű) bejött.

4. Minden a nyugdíjalap tőkésítése által az intézetre háruló előnyökből és adományokból.

4. czikk.

A járulékok mikénti fizetése.

Az előbbeni czikkben említett fizetési levonások a tagoktól a magy. kir. államvasutak főpénztára által havonként hivatalból eszközöltetnek.

A kormány által nyújtandó hozzájárulási összeg minden üzleti év végével fog befizettetni.

Minden egyéb járulék, mihelyt lejárt, azonnal beszedendő.

A nyugdíjalaphoz befizetett járulékok azonnal annak tulajdonába (mennek át, s azoknak visszakövetelését csak a 9-ik czikkben érintett kivételes esetek engedik meg.

A hivatalnokok nyugdíja.

5. *czikk.*

Szolgálati kísérleti idő.

A magyar királyi államvasutak azon hivatalnokai és szolgái, kik rendes évi fizetést húznak, csak az igazgatóság előterjesztése folytán a nyugdíj bizottmány által hozandó határozat nyomán és csak is a szolgálati kísérleti idő lefolyása után lehetnek a nyugdíjintézet tagjai. A bizottságnak ebbeli jóváhagyásában mindig foglaltatnia kell azon fizetési összegnek és meg kell határozva lenni, mely után a levonás eszközlendő.

Azon hivatalnokoknak és szolgáknak ,ldk már a magyar kir. államvasutak szolgálatában állanak, vagy még ahhoz történt beléptük előtt képességüket elégségesen bebizonyították, a kísérleti idő végképen el is engedhető.

A nyugdíjintézethezi járulást egy hivatalnok vagy szolga sem tagadhatja meg, kivévén, ha a magy. kir. állam vasutak szolgálatába beléptekor a 35 évet már meghaladta volna.

6. czikk.

A 35 évet meghaladott hivatalnokok és szolgák.

Azon hivatalnokok és szolgák, kik a 35 évet meghaladván csak azután léptek a magy. kir. államvasutak szolgálatába, csak a magy. kir. közlekedési Minisztériumnak a pénzügyi Minisztérium beleegyezése mellett hozandó határozata folytán kivételesen és különös kedvezményből vitethetnek fel a nyugdíj intézet tagjaiul.

7. *czikk.*

Nem állandóan alkalmazott hivatalnokok.

Hivatalnokok és szolgák, kik rendes évi fizetést nem élveznek és állandóan nem alkalmazvák, a kísérleti idő letelte után sem vétethetnek fel nyugdíj intézeti tagokul.

8. czikk.

A *nyugdíj mennyiség és jogosultság a nyugdíjra.*

A nyugdíj mennyisége az utolsó 3 évi fizetés középszámításából határoztatik meg, s nevezetesen a nyugdíj ez a középszámítás szerinti fizetésnek 3o o/o-ját teszi, ha a nyugdíjazandó egyén teljes 8 éven át tagja volt a nyugdíjintézetnek, 8 éven túli részvét után pedig minden évben 2 1/2 %-al felemeltetik a nyugdíj, úgy hogy 36 évi részvét után a nyugdíjazási nyugdíjúl az utolsó 3 évi középszámítás szerinti fizetést egészben megkapja nyugdíj gyanánt a nyugdíjazandó oly megszorítással azonban, hogy a nyugdíj évi 2400 o. é. frtot soha túl nem haladhat.

Ha egy tag a most érintett határozmányok alapján nyugdíj czímén évi egész fizetésre igényt szerzett, az esetben ezen időtől fogva a nyugdíj intézethez havi részlet fizetések teljesítésére tovább nem kötelezte thetik'; — azonban ha a befizetések megszűnnek, majd egykori nyugdíjazása esetében csak azon közép számítás szerinti utolsó 3 évi fizetés összegű szolgálhat a nyugdíjösszeg megállapítására zsinórmértékül, melyben az illető akkor részesült volna, midőn a nyugdíjintézethez a részletfizetések teljesítését beszüntette.

Köteles marad azonban ily tag, ha részlet fizetései beszüntetései után fizetése netán még felemeltetnék, a fizetési felemelés illetőleg többekből 50%-it a nyugdíjalaphoz befizetni.

Azon hivatalnokoknak, és szolgáknak, kik más vasúti társulatoknál már alkalmazva voltak, a m. kir. államvasutak szolgálatába leendő átlépésük alkalmával, ha egyáltaljában a nyugdíjintézethez tagokul felvétetnek, az előbbeni szolgálataikban töltött a nyugdíj bizottmány által tettleg elismert szolgálati évekért után járuló díjukat is tartoznak befizetni. — ilyen tagoknak felvételénél azonban a közmunka- és közlekedési, valamint a pénzügyminisztérium engedélye kikérendő, fizethetnek, ha a kívánt utófizetések és az ezekből folyó jogok esetenkint a közlekedési és a pénzügyi Minisztérium által megengedtetnek.

Ilyen esetekben a szolgálati évek után teljesítendő fizetés azon fizetési összeg alapján határoztatnák meg, melyet az illető a m. Icir. államvasutak, illetőleg a fennállott cs .kir. szab. magyar éjszaki vasút szolgálatába, beléptekor húzott s ily esetben a levonásoknál az egész utánfizetési összeghez még 5% késedelmi kamat is hozzászámítandó, a levonási összegek mennyiségét esetről-esetre a nyugd íj bizottmány határozván meg. Ily szolgálati évek azonban csak akkor jogosítják az illetőt a nyugdíjra, ha az legalább is 2 évig társulat szolgálatában áll, kivéve a nem okozta Szerencsétlenségi eseteket, ha ezek ezen 2 évi kísérleti időben történnek is.

Minden más esetben kivéve a 13-ik czikkben *a* és *h* alatt érintettekre a más társulatoknál töltött szolgálati évek után itt teljesített befizetések egyszerűen visszatéríttetnek.

9. czikk.

A nyugdíj élvezéséhez megkívántaid szolgálati évek mennyisége.

A nyugdíjintézethez lett belépés napjától számítva 8 év eltelte előtt, ideértve a más vaspályáknál töltött s itt után fizetett szolgálati éveket is rendesen egy tag sem tarthat igényt nyugdíjra.

Ha valamelyik hivatalnok, vagy szolga ezen idő eltelte előtt a szolgálatból elbocsájtatik, vagy neki felmondatik a nélkül, hogy ily esetben a 13-ik czikk ben *a* és *b* alatt érintett eset adná magát elő, akkor neki a nyugdíj alaphoz általa eszközölt befizetések egész összege vissza-* fizetendő.

Azonban a nyugdíjintézet minden tagja, ha őt szolgálata teljesítésében öaját hibája vagy mulasztása nélkül szerencsétlenség éri, s ez által a szolgálatra képtelenné vált, nyugdíjra igényt tarthat s ily esetben utolsó 3 évi középszámítás szerinti fizetsének legalább is 30 %-ja lesz nyugdíj fejében megszabandó.

10. czikk.

Feltételek a nyugdíj élvezetre.

A nyugdíjintézet minden tagja, ha annak legalább is 8 éven át tagja volt , ide számítva a más társulatoknál töltött s itt utánfizetett szolgálati időt is vagy ha a magy. kir. államvasutak szolgálatából testi vagy szellemi képtelenségénél fogva a 13-ik czikkben körülírtakat kivéve, — elbocsáttatik, — nyugdíjának utalványoztatását és kifizetését követelheti; és követelheti azt a g-ik czikk értelménél fogva akkor is, ha közvetlen a magy. kir. állam vasutaknál nem is töltötte be a 8 évi szolgálatot.

Ellenben egy hivatalnok vagy szolga nem követelheti a nyugdíját mind addig, míg az szolgálatképes, sőt a magy. kir. állam vasutaknál alkalmazni lehet.

11. czikk.

A nyngdíjbani részesülés kezdete és vége.

A hivatalnoknak vagy szolgának járó nyugdíj kifizetése az activ szolgálati fizetés beszüntetése napjával kezdődik és halálával szűnik meg.

12. czikk.

Visszalépés a tényleges szolgálatba.

Ha valamelyik már nyugdíjazott hivatalnok vagy szolga később ismét a magy. kir. állam vasutak tényleges szolgálatába eíőbbeni fizetésével ismét visszalép, az esetben nyugdíja egyidejűleg beszüntettetik. Ellenben olyan nyugdíjazott hivatalnoknak vagy szolgálnak nyugdíja ki bebizonyított szolgálati képessége daczára az eíőbbeni kikötvények mellett tényleges szolgálatba visszalépni vonakodik, nyugdíja végkép megszüntetendő.

A tényleges szolgálatba ismét visszalépő nyugdíjazottak a 3 czikkben i *b* és c alatt szabályozott befizetéseket illetőleg fizetési levonásokat csak visszaléptük napjától számítva kötelesek viselni és újabbi nyugdíjazásuk esetében nyugdíjuk mennyisége azon időre számítandó, a melyben első nyugdíjazásuk előtt, valamint újabbi tényleges szolgálatuk alatt a nyugdíjintézetben, mint tagok részt vettek. Azon nyugdíjazott hivatalnokok és szogák pedig, kik az előbbinél csekélyebb fizetéssel lépnek be ismét az activ szolgálatba, újabbi nyugalmazásuk esetében azon összeget élvezendik, melyet első nyugdíjaztatásuk alkalmával húztak, hozzá számítva még

azon 2 % többletet, mely újabbi tényleges szolgálatuk középszámítás szerinti fizetéseikből ered a belépés napjától újabbi nyugalmazásukig számítva,

13. czikk.

A nyugdíjról igény elvesztése.

A nyugdíjintézet tagjai igényüket a nyugdíjra elvesztik:

a) ha azok az illetékes hatóságok által kihágásért vagy bűntényért elmarasztaltalak, ha az utóbbi esetben az elmarasztalás maga után vonja a szolgálatbóli elbocsáttatást.

b) ha az illető, hivatali kötelességének szándékos vagy megbocsáthatatlan mulasztás általi megsértése miatt hivatalától fegyelmi úton elmozdíttatik.

c) ha a hivatalból önként kilép. Ez utóbbi esetben a nyugdíj bizottmány belátására bízatik az illető hivatalnok vagy szolga által a nyugdíj alaphoz eszközlött részletfizetések megteríttetését engedélyezni.

Azon esetben, ha a nyugalmazott hivatalnok vagy szolga bűntény miatt elmarasztaltatik, vagy ellene bár csak fegyelmi úton is, későbben bizonyíttatnék, hogy a társulat irányában hűtlen volt, akkor az illető nyugdíját elveszíti.

Az özvegyek nyugdíja.

14. czikk.

Feltételek.

Nyugdíjra igényt tarthatnak a nyugdíjintézet alapjához járult azon hivatalnokok és szolgák özvegyei, kiknek férjeik vagy már részesültek a magy. kir. államvasutak nyugdíj bizottmánya által engedélyezett nyugdíjban, vagy őket a nyugdíj az alapszabályok g-ik czikke értelmében megillette, előre bocsátva, ha az egybekelés legalább is 5 évvel korábban történt, mint sem a férj az activ szolgálatból kilépett és ha a férj az egybekeléskor az 5o-ik évet meg nem haladta.

Ha azonban a nyugdíjintézet valamelyik tagja szolgálata teljesítésekor előfordulható szerencsétlenség következtében halt el, akkor annak özvegye, habár nem voltak is 5 évig egybekelve, nyugdíjra igényt tarthat.

Az δ évi házasság kikötménye a nyugdíj bizottmány által más esetekben is elengedtethetik, például ha a halált oly betegség idézné elő, melynek jelei az egybekeléskor nem mutatkoztak.

15. czikk.

Az özvegyi ngugdíjak mennysiége.

Az özvegyek nyugdíja azon összegek 2/3 részéből áll azon összegnek, melyet a férj vagy nyugdíj czímen már élvezett, vagy elhalálozása napján élvezni jogosítva volt, az özvegyi nyugdíjnak azonban iooo irtot meghaladni sohasem szabad.

Azon esetben, hol az özvegy nyugdíja ioo frtot azonban meg nem halad, a nyugdíj bizottmány jogában áll azon jogot, hogy azt aránylag felemelhesse.

16. czikk.

Az özvegyi nyugdíj élvezet megkezdése és megszüntetése.

Az özvegy nyugdíját, férje fizetésének vagy nyugdíjának beszüntetése napjától kezdi élvezni és élvezi azt holtig, vagy újból férjhez menetelig.

Az utóbbi esetben újra élvezi a nyugdíjat az előbbi módon, ha ismét özveggyé lesz.

Ha az özvegy második férje után is igényt tarthat a nyugdíjra, azon esetben jogosítva van részére a kettő közül kedvezőbb nyugdíj megszabásra igényt tartani.

17. czikk.

Kielégítés.

A nyugdíjra igényt nem tartható özvegyek kielégítést nyernek, mely férjnek 3 havi fizetéséből vagy 3 havi nyugdíjából áll, mihez még hozzáadatik a férjnek a nyugdíjintézethezi évi járulékából egy fél holnapra eső összeg, annyi évre, amennyi évig a férj a nyugdíj intézet tagja volt, ezen hozzáadás azonban semmiesetre sem számíttathatik 10 évnél hosszabb időre.

Ha azonban a házasság a férjnek tényleges szolgálatbóli kilépése előtt legalább δ évvel meg nem köttetett, vagy ha a férj az egybekeléskor az 5o-ik évet már meghaladta az esetben az özvegy csak 3 havi kielégítést kap; mely szabálytól csak az esetben lehetne eltérni, ha a nyugdíj bizottmány magát hivatva érezné kimondani azt, hogy fennforgó nyomatékos okoknál fogva ily különös esetben az ezen czikk első kikezdésében meghatározott kielégítést, férjének a nyugdíjintézetbeni részvét idejéhez aranyozva felemelni méltányos volna.

18. czikk.

Igény vesztés a nyugdíjra vagy kielégítésre.

Azon özvegyek, kik férjeik elhalálozásakor önokozta hibájukból a férjtől törvényesen elválasztva voltak, se nyugdíjat, se kielégítést nem igényelhetnek, úgy az ismeretes feslett életűek sem, végre azok sem, kik valamely bűntény miatt elítéltettek.

Ily esetben az özvegy nyugdíjra nem lévén méltó, annak már engedélyezve lett nyugdíja is beszüntetendő, valamint beszüntetendő a nyugdíj akkor is ,ha későőben kiderülne, hogy elholt férje csempészkedés vagy egyáltalán oly eljárás által, mely ha még akkor napfényre kerül,I annak elbocsátását vonta volna maga után, az intézetet megkárosította.

Árvák segélyezése.

19. czikk.

Feltételek, a segély mennyisége és tartama.

Oly árvák, kiknek se attyjuk, se annyjuk s a nyugdíjintézetben résztvett apa nyugdíjaztatása előtt születtek, 18 éves koruk beteltéig segélyt nyerhetnek s a segély összeg mennyisége esetről-esetre a nyudíjintézet bizottmánya által határoztatik meg, ezen segély összeg azonban az illető családbeli valamennyi gyermekre együttvéve meg nem haladhatja azon összeget, melyre az özvegy anyának nyugdíj czímén igénye volna.

20. czikk.

Minden esetben, melyben az özvegynek nem nyugdíj, hanem csak kielégítés jár, azon összeg mely neki e czímen járna ha életben volna, a 18 éven alóli gyermekeknek együttlegesen fizettetik ki.

Ha egy özvegynek nyugdíja érdemtelenség miatt elvonatik, az eset-

ben a gyermekeknek akként adathatik meg a segély, mintha se apjuk, se anyjuk nem volna.

21. czikk.

Érdemtelenség.

A bűntényért vagy kihágásért elitéit árváktól a segély elvonható.

22. czikk.

A kifizetéskor hozandó bizonylatok.

A nyugdíj és segélyezési összegek havonkénti részletekben szabályszerűen bélyegzett nyugták iránt utólagosan kifizettetnek; — ezen nyugtára reá vezetve kell lenni azon helység lelkésze vagy jegyzője által, melyy ben a pénzfelvételre jogosított lakik, rá kell vezetni azon bizonyítéknak, hogy az illető életben van, mi az özvegyeknél még oda terjesztendő ki, hogy az özvegységben él.

23. czikk.

A nyugdíj bizottmány szervezése s annak tanácskozásai.

A nyugdíjintézet egy bizottmány által vezettetik; — mely a magy. kir. pénzügy Minisztériumnak egy közegéből, a magy. kir. államvasutak üzletigazgatója és a számvevőosztály főnökéből — továbbá 2 központi igazgatósági hivatalnok s végre a pesti állomás két hivatalnoka és két szolgájából áll, az utóbbi 6 bizottmányi tag választva leend.

Az összes hivatalnoki és szolgai személyzetből választandó bizottmányi tagok a nyugdíjintézetben résztvevők által együttemlegesen, viszonylagos szótöbbséggel 3 évre választatnak meg, s ezen idő lefolyta után ismét választhatók. A bizottmány elnöki székét a kormány képviselője s annak távollétében az igazgató foglalja el. A jegyző az elnök által jelöltetik ki.

A bizottmányi tagok ezen tisztért mi fizetést sem húznak.

Érvényes határozat hozatalára, az elnököt és jegyzőt leszámítva, legalább is 6 bizottmányi tag jelenléte megkívántatik.

A magy. kir. kormány képviselője a magy. kir. államvasutak üzletigazgatója és a számvevőosztály főnöke, melyek a kormányt helyettesítik, a teljesítendő befizetésekre vonatkozó határozatoknál tekintetéből 2, — 2 szavazattal bírnak, — a többi tagok pedig i—i szavazattal.

Egyenlő szavazatoknál az elnök szavazata döntő.

24. czikk.

A bizottmány teendői.

A bizottmány hatásköréhez főleg a nyugdíjintézet teendői ellátása tartozik, és bizottmányhatároz:.

1. a rendelkezésre álló pénzektökésítése s azok hova fordításáról.

2. a nyugdíj megadás valamint a nyugdíjintézetben leendő felvétel iránt beérkező minden folyamodvány felett, mely jogot minden érdekek megóvása végett a bizottság gyakorolja.

3. Azon teendők felett, melyek az esetben szükségeltetnek, ha a nyugdíjalap vagy elégtelennek, vagy aránytalanul magas összegre szaporodottnak mutatkozik; s végre

A. Mindazon kérdések felett, melyek tárgyát a nyugdíj pénztár vagy tökéletes vagy csak részletes Liguidatiója képezi.

Minden év végével a bizottmány egy összehasonlító kimutatást készít

a rendelkezésre álló tőkéről s viszontteljesítendő kötelezettségeiről, -melyben úgy a jelen, mint a jövendőbeli kötelezettségek akként tüntetendők ki, bogv szükség esetében az alapszabályokat még ideje korán bármikor módosítani lehessen.

25. *czikk.*

A nyugdíjalap külön kezelése.

A nyugdíjintézet vagyona tökéletesen önállóan s a magy. kir. állami vasutak vagyonától elkülönítve kezeltetik, s az államvasút illetőleg a kormány csak intézet csak a 3-ik czikk g 3. pontban meghatározott önkéntes járulásra, s a kezelési költségek viselésére, melyeket szinte önként elvállal, — köteleztethetik.

26. *czikk.*

A vagyon kezelése.

A vagyon akkép kezelendő, hogy abból mindig annyi maradjon rendelkezésre a mennyi a nyugdíjalap által teljesítendő kötelezettségek fedezésre, — álljanak azok nyugdíjakból vagy kielégítésekből, megkívántatik.

A pénzek tőkésítése a lehetőleg legelőnyösebb módon eszközlendő.

A nyugdíjintézet pénzei a magy. kir. államvasutak főpénztáránál jönnek bevételbe, s a kifizetésekről is a pénztár gondoskodván, a nyugdíjtőke állásáról folyó számlát (Conto Corrent) vezet.

27. *czikk.*

Könyvvezetés.

A nyugdíjalap kezdési irodája köteles minden pénzkezelést pontosan könyvelni, valamint a könyvekben hónapról-hónapra minden bevételeket és kiadásokat a nyugdíjintézet keletkeztétől fogva a 3-ik czikkben foglalt beosztás tekintetbe vételével kitüntetni.

Köteles azonkívül a kezelési iroda a nyugdíjintézet minden egyes részvevője számára annak teljesített befizetéseiről évről-évre elkülönített számadását a 3-ik czikkben körülírt három különböző befizetési mód szerint vezetni, hogy így a minden egyes részvevő által az összes vagyonhoz teljesített részletfizetések összegét minden perczben megtekinteni lehessen.

A nyugdíjintézet összes könyv- és számvitele, valamint pénztári kezelése a kir. számosztály ellenőrzésének van alávetve.

28. *czikk.*

Nyugdíj anyakönyv.

Tartozik még a kezelési iroda az összes a nyugdíjintézetében résztvevő segélyeket élvező személyzetről, valamint a nyugdíjasokról, végül azokról, kik segélyezésben részeltetnek részletes kimutatásokat vezetni.

Ezen kimutatásoknak tartalmazniok kell: a nyugdíjintézethez járult összes hivatalnokok és szolgák kereszt- és vezeték nevét, születési helyét, életkorát, s ha nősültek s gyermekeik vannak, ezekre nézve szinte azon adatokat.

A most említett adatokat köteles minden hivatalnok és szolga a nyugdíjintézethezi felvétele alkalmával tartozik a bizottmánynál bejelenteni, köteles továbbá nősülési szándékát előlegesen, úgy minden gyermek születését, valamint a családjában bekövetkező haláleseteket is a magyar kir. államvasutak üzletigazgatóságánál bejelenteni.

29. czikk.

Eljárás a nyugdíjak és segélyezések engedélyezésénél.

Ha nyugdíjazási, kielégítési vagy segély engedélyezési eset fordul elő, az arra jogosított írásbeli beadványt tartozik benyújtani, s abban okmányokkal igazolni mindazokat, miket a nyugdíj választmány követel.

Az ekként felszerelt folyamodvány a nyugdíj választmányhoz adatik be, mely a felett határoz.

30. czikk.

A nyugdíjalap aránytalan szaporodása vagy elégtelensége.

Ha a nyugdíjintézet vagyona annyira gyarapodnék, hogy úgy jelen valamint előre látható jövendőbéli kötelezettsgéei teljesítésének tekintetbevételével nevezetes többlet maradna fenn, az esetben a 3 »/0 és fizetési levonások egyelőre leszállíttatnák, s ezen leszállításból eredő összeg a részt-, vevő tagok, valamint az önkéntesen járult kormány között aránylag elosztandó.

Ellenben az esetben, ha a rendelkezésre álló tőke elégtelennek mutatkoznék, a már utalványozott s jövőben utalványozandó nyugdíj vagy segély összegek teljes kielégítésére, akkor az alapszabályok megváltoztathatók, s vagy a járulékok felemelése, vagy a nyugdíjak leszállítása elhatározható.

Az első esetben a kormány által a 3-ik czikk 3. pont értelmében önként fizetett járuléki összeg felemeléséhez a kormány különös engedélye szükségeltetik, szinte csak önként emelhető magasabbra, mint az a 3-ik czikk 3-ik pontjában körülírva van.

Az utóbbi esetben pedig a már utalványozott nyugdíjak felülvzisgálat alá vétetvén, a meghatározandó új modorhoz idomítva leszállíttatnak, ezen leszállítások azonban a a5o írton aluli évi nyugdíj összegeket nem érinthetik.

31. czikk.

A nyugdíjalap egészben vagy részbeni leszámolása.

(Liquidation).

A nyugdíjintézetet csak az esetben lehet felosztani, ha azt a résztvevők legalább is ®/3 része kívánja. Ezen esetben a vagyonból legelőször is a már utalványozott nyugdíjak fedezésére megkívántaié összeg vonatik, illetőleg elkülöníttetik, a fennmaradandó összeg pedig a nyugdíjintézetben résztvevők között az általuk teljesített befizetésekhez aránylag elosztatik, s ezen visszafizetésekben a járulékokhoz aránylag a kincstár is része-* síttetik.

A nyugdíjintézet leszámolása (Liquidation) csak az esetben fordulhat elő, ha az kötelezettségeinek teljesen eleget nem tehetne, de akkor is a nyugdíjasok irányábani kötelezettségek elsősorban biztosítandók.

Ha a magy .kir. államvaspályák más tulajdonos birtokába mennének át, az esetben a fennálló nyugdíjbizottmány teendője lenne, jelen nyugdíjalapszabályok megerősítését s a nyugdíjintézet további fenállását annak szabályait megtartása mellett kieszközölni. Ha ez azonban minden remény ellenében nem volna eszközölhető, az esetben a nyugdíjintézetben! összes részvevők köréből lenne egy 13 tagból álló bizottmány megválaszandó, mely a további intézkedésekről tanácskoznék.

32. czikk.

A nyugdíjintézet képviseltetése.

A magy. kir. államvasutak hivatalnokai és szolgái nyugdíjintézetét a hatóságok vagy harmadik személy irányában az elnök és egy bizottmányt tag (23-ik czikk) képviseli.

33. czikk.

Perlekedések, választott bíróság.

Minden, jelen alapszabályok alkalmazásából támadható vitás kérdések az 1868 évi LIV. te. 9-ik cikk III. fejezete értelmében választott és eljáró bíróság által lesznek eldöntendők.

Ezen választott bíróság 5 tagból áll s a nyugdíjválasztmányból képeztetik, melyek közül minden perlekedő fél 2 tagot választ s az ötödik a 4 megválasztott bíró által neveztetik ki elnökül.

34. czikk.

Ezen szabályok csak a kormány engedélyével az összes résztvevő általános szótöbbségével változtathatók meg, s ez esetben a magyar királyi kormány az összes szavazat felét képviseli.

2716/1870 sz.
Jelen alapszabályokat
ezennel
helybenhagyom.*)
Kelt Pesten, 1870.
martius i3-án



Körpecsét
Magy. kir. közmunka
és közlekedési minisztérium
Középen kiscímer
koronával

Változás a nyugdíjbizottságban.

3762. sz. 1365. VI. Körözvény

A m. kir. államvasutak nyugdíj-intézetének valamennyi tagjához. (Áron Ede és Lintner Imre urak a nyugdíj-intézet választmányi tagságáról leköszönvén, helyükbe Dröhszler Frigyes és Keller Gyula urak léptek.**)

Áron Ede és Lintner Imre urak a nyugdíj-intézet választmányi tagságáról lemondottak.

A választási jegyzek szerint Áron úr után az igazgatósági hivatalnokok közül Dröhszler Frigyes úr (ki 5g szavazatot nyert), Lintner úr után pedig a pesti állomás hivatalnokai közül Keller Gyula úr (ki 86 szavazatot nyert) bír legtöbb szavazattal; miért is Áron és Lintner urak helyét új választás eszközléséig Dröhszler és Keller urak foglalták el, mit is a nyugdíjintézet valamennyi tagjának ezennel tudomására juttatunk.

Pesten, 1870. május 29-én

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága helyett:

Shcubert.

A fenti megválasztott nyugdíjintézeti bizottsági tagok személyében már az újabb változás is egy éven belül bekövetkezett. Nevezetesen: a

*) Található a m. kir. közm. és közl. min. 2716/1870 ügycsomójában litografált példány.

**) Gyűjtőszám 143.

9/10/18. Nyd. számú illetve 32 gyűjtőszámú körözvény szerint Muck Károly pesti állomásfőnök és Standéra János főkalauz helyett, — kiket Hatvanba helyeztek át, — két új nyugdíj intézeti tagot kellett választani. A két új nyugdíj intézeti bizottsági tag Müller Róbert teherfeladási pénztárnok és Szabó Nándor vonatvezető pesti lakosok lettek. Az első 45, a másodikat 68 szavazattal választották meg.

6390 sz. 910. VI. Körözvény

mindkét vonal valamennyi közegeihez.

(A nyugdíj-alap kimutatását illetőleg.)

Mellékelve küldjük önnek nyugdíj-alapunk két kimutatását, és pedig:

A) a vagyoni,

B) a személyzeti létszám kimutatását.

A nyugdíjalap m. évi deczember hó végéig fenmaradt és kimutatott pénzkészlete, az államtól biztosított papírokba vagy jelzálogkölcsönökbe lett befektetve és 5—8 a/o-ot jövedelmez.

Felkérjük önt, hogy az ide mellékelt kimutatásokat alárendelt sze mélyzetének alaposan megmagyarázza, s ezen körözvény tudomásul vételét nevük aláírásával kizonyíttassa.

Pesten, 1871 .évi május hó 18-án.

Az igazgatóság:

Horváth.

7530 sz. 230. X. Körözvény

az igazgatóság valamennyi ügyosztályához, és a vonalak mindannyi állomásához.

(A hivatalnokok és szolgák a nyugdíjintézetbeni lanyha belépésüket illetőleg.*)

Gyakran fordulván elő esetek különösen újabbi időben, hogy évi fizetéssel véglegesen kinevezett, a 35 életévet még meg nem haladt hivatalnokok és szolgák 2 sőt 3 hónapig sem nyújtják be folyamodványaikat a nyugdíjintézetbe leendő felvételükért, z ez által nem csak az intézeti vagyonát károsítják, hanem a hátralékos levonások is mindig szaporodván ,azok nheezükre esnek, minélfogva ezennel rendeljük, miszerint az ez érdemben 1870. évi ápril 27-én 2060. sz. no. gyüjtőszám alatt kibocsátott körözvényünk az összes alárendelt személyzetnek újból kill irdettessék.

Hogy azonban ezen rendeletünk végrehajtása ne bízessék az egyesek kénye-kedvére, ezennel meghagyjuk a főnök uraknak s őket felelősekké tesszük az iránt, hogy minden kötelezett tag kinevezési okmányának kézhez vétele után, legfeljebb 10 nap alatt felszerelt folyamodványát illető főnöksége útján, az aláírt igazgatósághoz benyújtani el ne mulassza, mert csak az ilyen lejárás által lesz lehetséges az e löszben már nagyon lábra kapott rendetlenségnek elejét venni.

A folyamodvány és a személyi adatok a mellékelt nyomtatványok szerint lesznek kitöltendők s azokhoz az orvosi bizonyítvány csatolandó.

Pesten, 1871. évi május hó 19-én.

Az igazgatóság:

Horváth.

*) Körözvények gyűjteménye. Gyűjtőszám 170. 309 1.

A nyugdíjalap vagyon kimutatása, annak alapítása, azaz: 1870 évi április hó 1-től 1870 évi december hó végéig.

BEVÉTEL

Hónap	Az alapszabályok szerinti levonások 50 %	Az alapszabályok szerinti levonások 20 %	Az alapszabályok szerinti levonások 3 %	A későbbi belépések folytán 3 %	A későbbi belépések folytán 20 % és 3 % pótfizetés a nyugdíjalap szervezése előtt már teljesített pályaszolgálatért és 5 % késedelmi kamatok	Büntetések	Összesen
1870.							
Ápril	— —	619 47	375 07	— —	— —	134 —	1128 54
Május	— —	566 40	334 81	— —	— —	151 15	1052 36
Junius	— —	588 23	353 —	— —	— —	230 —	1171 23
Julius	166 25	769 04	461 43	— —	— —	272 40	1669 12
Augustus	166 50	803 78	508 65	— —	— —	196 66	1675 59
September	174 30	763 48	480 54	40 81	276 63	236 24	1972 —
Október	171 —	781 12	503 79	49 32	268 74	248 80	2022 77
November	230 10	823 29	510 20	42 92	260 02	294 63	2161 17
Deczember	215 50	781 74	489 30	41 32	239 16	229 63	1996 65
A m. kormány részéről eszközlött 3 % járulék	— —	— —	4109 56	— —	— —	— —	4109 56
Összesen	1123 65	6496 55	8126 35	174 37	1044 56	1993 51	18958 99
1871 jan. Kiegyenlítési maradék átvétele	1088 65	6368 40	8048 61	170 51	1039 63	1865 29	18581 09

KIADÁS

Hónap	Megtörtént visszafizetések 50 %	Megtörtént visszafizetések 20 %	Megtörtént visszafizetések 3 %	A későbbi belépések folytán 3 %	A későbbi belépések folytán 20 % és 3 % pótfizetés a nyugdíjalap szervezése előtt már teljesített pályaszolgálatért és 5 % késedelmi kamatok	Büntetések	Összesen
1870.							
Junius	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	2 —
Julius	— —	51 —	36 20	— —	— —	4 —	91 20
Augustus	10 —	28 —	9 20	— —	— —	11 04	58 24
September	20 —	12 50	8 70	— —	— —	8 —	49 20
Október	— —	10 —	7 34	— —	— 11	38 78	56 23
November	— —	14 15	8 50	2 10	4 71	11 50	40 96
Deczember	5 —	12 50	7 80	1 76	— 11	52 90	80 07
Összeg	35 —	128 15	77 74	3 86	4 93	128 22	377 90
A kiegyenlítési maradék	1088 65	6368 40	8048 61	170 51	1039 63	1865 29	18581 09
Összesen	2123 65	6496 55	8126 35	174 37	1044 56	1993 51	18958 99

Pesten, 1871. évi május hó 18-án.

Számvevő osztály: **Sturm.**

Az igazgatóság: **Horváth.**

A nyugdíjalap kezelősége: **Kuppic.**

MÁV. Körözvények gyűjteménye 1871-ből. 291 old. L. a 670. oldalon a 6390 .sz. körözvényt.

Tisza Kálmán érdekes észrevételei az elibe terjesztett nyugdíjalapszabály tervezetre.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

A kamatbiztosítást igénybe vevő vasúttársulatok által kidolgozott, folyó évi július 26-án 100/17 szám alatt kelt átirattal rendőri szempontból való átvizsgálás végett hozzám átküldött alapszabály tervezetet van szerencsém Nagyméltóságodnak következő — saját álláspontomból felmerülő észrevételek kíséretében tisztelettel visszaküldeni:

1. a 3 §-ban célszerűnek vélném világosan kimondatni, köteles-e az igazgató választmány az alapszabályok szerint arra alkalmas jelentkezőket fölvenni? és mi történik oly esetben, ha az ily felvétel netán mégis megtagadta tnék?

Ez azon okhói mutatkozik szükségesnek, miután a 43 §. némileg tág fogalmazása az említett irányban egészen határozott intézkedéseket nem tartalmaz.

2. A 4- §· c*)* pontjában «tagjai» és «elmarasztaltatnak» szavak közé beszúrandó: «a társulatok által», minthogy különben esetleg azon vélemény támfasztathatnék, mintha a bíróság, vagy közhatóságok által kimondott pénzbírságok és a nyugdíjalapra esnének.

3. a 7. §. második bekezdése szerint ha a nyugdíjalap elégtelensége esetében a szükséges összegek a társulat által kamat nélkül előlegeztctnek, az ily előlegek a nyugdíjalap által az őt terhelő minden kiadás födözése után fcnmaradó kamatokból lesznek a társaságnak visszatérítendők.

Ez csak oly esetekre vonatkozik, ha a nyugdíjalap valamely időleges esetben szorulna meg; fenmarad azonban a kérdés, mi történik, ha a nyugdíj alap egész évi bevétele ’s illetőleg a fentebbiek szerint fenmaradó kamatok elégtelenek a nyert előleg visszafizetésére?

4- a in. §. *a)* pontjának azon intézkedését, hogy az illetők nyugdíjra csak akkor bírnak igénnyel, ha a kirendelendő két orvos egybehangzó bizonyítványával igazolják szolgálat képtelenségüket.

Miután az orvosok gyakran vannak eltérő nézetben az ily kérdésekre nézve, ez sok súrlódásokra és kellemetlenségekre vezethetne. Célszerű volna tehát kimondani, hogy ha a két orvos eltérő véleményben van, a folyamodó, jogosult, egy harmadik orvosnak saját költségén az igazgató választmány általi kirendelését kérni, azon orvosi vélemény fogván döntő lenni, melyhez a harmadik orvos csatlakozik. —

5. A 31. §. végtétele jelen szerkezete szerint igazságtalan, mert ha az özvegy a végkielégítést ki nem veszi, hanem a nyugdíját húzza, ’s csak több év múlva megy ismét férjhez, megtörténhetik, hogy sokkal többet vesz fel nyugdíj címén, mint a végkielégítés összege lett volna s még sem tartozik azon esetleg nagyobb összegből mit sem visszafizetni, míg a végkielégítést visszafizetni tartozik.

Ezen ellenmondás tehát vagy kiegyenlítendő, vagy az isméd férjhez menetelre bizonyos határidő volna megállapítandó. —

6. a 33. §.-nak a választásra vonatkozó bekezdésében tüzetesen meghatározandó a módozat, mely szerint az írásbani szavazat történik; különösen mikép s ki által szólíttatnak az alap tagjai szavazataik beadásán

ra fel? mily úton adják a tagok be ezen szavazataikat? Ki olvassa azokat össze? ki határozza meg s hirdeti ki az eredményt?

7. ugyanazon §. *f)* pont után következő második bekezdésben az elnökre foglalt határozat némileg félreértésekre adhatván alkalmat, célszerű volna világosan kimondani, jogosult-e az elnök mindenkor szavazni, vagy épen csak szavazat egyenlőség esetében?

8. Ugyanezen §.-ban meg volna határozandó ki által és mily módon hívandó össze a választmány?

9. a 39. §. utolsó sorában a «csak igen különös esetekben» szavakat az azokban foglalt tág értelem folytán következők által vélem felcserélendőknek: «csak azon esetekben vétethetnek figyelembe, ha a késedelem okát törvényszerűen igazolják».

10. a 43. §. első és második sorában «a jelen alapszabályok alkalmazása mellett» szavak helyett teendő volna: a «jelen alapszabályok keretén belül» stb. —

11. ugyanazon §, második bekezdése is helytelen, mert esetleg egy jövendő perrendtartás rendeletéivel ellenkezhetnék. Célszerűbb volna tehát egyszerűen kimondani, hogy az illetőknek szabadságukban áll ügyüket egy választott bírósághoz felebbvinni, melynek megalakítására, s eljárására a mindenkori törvény szerint érvényben levő polgári perrendtartás; szabványai alkalmazandók.

12. kimondandó az alapszabályokban, hogy minden az azok megváltoztatására ’s ezen esetben vagyonának hova fordítására vonatkozó határozat foganatosítás előtt a királyi kormány elé terjesztendő, —

Fogadja Nagyméltóságod kiváló tiszteletem nyilvánítását.

Buda-Pesten 1875 évi augusztus hó 28-án.

Tisza Kálmán.

Péchy Tamás úr,
közmunka és közlekedési magyar királyi miniszter
ő nagyméltóságának

Buda-Pesten.

Ezt az alapszabályt 1876 évi november 19-én tartott közgyűlésből 57. sz. alatt módosították. (Elnök Köffinger Frigyes, a jegyző Kiss János volt) a módosított alapszabályt Péchy Tamás miniszter 58. sz. alatt 1877. január 18-án hagyta jóvá.

Az 57. sz. alatti nyugdíjalapszabály így kezdődik. A m. kir. államvasutak hivatalnokai és szolgái nyugdíjintézetének a közmunka és közlékedésügyi m. kir. minisztérium által 1870. márt. i3-án 2716 sz. a jóváhagyott alapszabályai, azok, 34 cikkében előírt módon következőleg változhatnak meg!

1. *cikk.*

A nyugdíjintézet célja.

Minthogy a m. kir. államvasutak hivatalnokai és szolgái nem tartoznak az államhivatalnokok és szolgák sorába, részükre, valamint özvegyeik és árváik részére külön nyugdíjalap létesíttetik.

2. FEJEZET

A kamatbiztosítást igénybevevő vasutak nyugdíj ügye. — A vasúti nyugdíjintézetek alapszabályai között fennállott eltérések. — Kimutatások a társulati járulékokról és a kamatbiztosítást élvező vasutak nyugdíjalap vagyonállásáról. — A hazai vasutak nyugdíjalapszabályainak érvénye. — A délivasút nyugdíjintézete. — Összefoglalás.

A *kamatbiztosítást igénybevevő vasutak nyugdíj ügye.*

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

Vonatkozással Nagyméltóságodnak m. hó 3i-én 82o3. sz. a. kelt rendeletére az összes közlemények felterjesztése mellett van szerencsénk A m. kir. államvasutak és kamatbiztosítást igénybevevő társulatok nyugdíjalopszabályai közt létező eltérések kimutatását néhány megjegyzéssel tiszteletteljesen bemutatni.

A kamatbiztosítás szempontjából megjegyezzük, hogy a társulati járulék a tagok azon befizetésével, mely 3 %. illetőleg a vasút és a mozdonyszemélyzetnél 4 ½ %-os osztályozásba esik, egyelőre volna teendő, más tekintetből kérdés alá jönne továbbá, váljon a vasutak ajánlata, hol újonan való belépéseknél 25% 36. havi részletben, vagy a m, k. államvasutak szabványa szerint 20 % 48 részletben volna-e elfogadandó — mi egyébiránt az üzlet nem érdekli.

Végre van szerencsénk a kamatbiztosítást élvező vasutak nyugdíjalap vagyon állásáról és a nyugdíjalaphoz adott társulati járulékokról szóló kimutatást ide csatolva felterjeszteni.*)

Budapest, 1875. évi június 2 5-én.

Langer.

*) Az eredeti kéziratban található a m. kir. Országos levéltárban a m. kir. közmunka és közlekedési minisztérium 10047/1875. sz. ügyiratában az itt látható két kimutatással és a „vasúti nyugdíjintézet alapszabályai között levő eltérések“ című összeállítással együtt.

A vasúti nyugdíjintézetek alapszabályai között levő eltérések.

a társulatok	*m. k. államvasutak.*
2. és 9. §. **35—4o évesek akaratjuk szerint beléphetnek és csak 4o éven felüli egyének felvétele tartatik fenn az igazgató tanács határozatának.**	**4. .§.** **A felvételi határidő 35 év, azontúl az igazgatótanács határozatától függ a felvétel.**
9. §. **a pótfizetés 35 éven túl 40-ig 2 %, 40—5o évig 2½%.**	**4. §■** **a pótfizetés 35 éven túl 2 %**
4. §. **f. pontja más egyéb forrásokból, melyeknél a nyugdíjalap javára való utalványozását az igazgató tanács, illetőleg a közgyűlés magának fenntart (nézetünk szerint az ily hozzájárulás a kincstárt nem terhelheti.)**	**nincsen,**
5. §. **a 25% levonás 36 havi rátákban kivétel nélkül 3 % illetőleg (vonat és mozdony személyzetre 4½ % itt is felveendő volna.)**	**2. §.** **20%levonás 48 havi rátákban a vonat és mozdonyszemélyzet 4 ½%.**
7·. §· **Ha a nyugdíjintézet pénze nem volna elegendő a szükségletet a társulat kamat nélkül előlegezi (megjegyezzük, hogy ily előlegezés által a incstár kamatbiztosítás útján károsodhatnék, azért nem ajánlhatjuk) ,**	**itten előlegezésről szó nincs.**
a társulat a hozzájárulást havonként fizeti be.	**3. §.** **az államvasutak a hozzájárulást év végével fizeti be.**
10. §. **más vasutaknál töltött évek beszámíttatnak, azonban ezekért utólagos befizetés nem követeltetik, kivéve a 25o/o-nyi belépési járulékét.**	**6. §.** **más varrtaktól felvett tisztviselők évszámai beszámíttatnak ugyan, de az ezen évekért járó befizetési összeg utólagosan az intézetnek rátában megtérítendő — késedelmi kamattal együtt.**
13. §. **a nyugdíjalapba fizetett járulékok 5 %-kal téríttetnek vissza.**	**9. §.** ***3-ik bekezdés* a nyugdíjalapba fizetett járulékok kamat nélkül visszatéríttetnek.**

14. §.

az egyszer kilépett és újból felvett tisztviselőknek a nyugdíjintézetbe való héléphetés feltételeit szabályozza,

nincsen,

16, 17. §·.

Szabatosabbnak tartjuk, mint a m. k. államvasutak... §.-át,

g.

Az Özvegyekről.

22. §.

ha a nő a férjnél 15 évvel fiatalabb, feltéve, hogy a férj az 5o-ik évét meghaladta — a különbséget meghaladó minden év után 1%, minden további év 1 o 0/0.

14.

a x5 évi különbözet után minden évért 6% egyszerre, vagy 2 4 havi rátákban, azontúl semmi. —

23. §.

hivatalnok özvegye . . 200 frt.
szolga özvegye . . . 100 frt.

15. §.

megkülönböztetés nélkül 100 frt.

25. §.

az özvegy "kielégítésére nézve a férj 3 havi fizetése és szolgálatban töltött, éveinek egy-egy havi fzietésén ok fele mérvadó, azonban ezek legtöbbje 8 óv.

17. §.

az évek legtöbbje 10 év,
m. k. államvasutak.

26. §.

jobban kell praecisirozni.

Az árvákról:

27· §-

b. pont az elhalt alva nvugdíjának £5o/o,

17· §· , , .

egγ ízben anya, más ízben atya monáatik.

Az árvák nyugdíjaikat elveszti!::

28. §.

***c)* pont, ha 3oo frtnyi évi jövedelmet élveznek, végpontban további kedvezményekről szól,**

nincs szó róla.

nincsen,

31 §.

a nyugdíjazottnak bizonyos tőke által való végkielégítése,

nincsen,

32. §.

a nyugdíj illeték havonkint utólagosan fizettetik.

21. §.

havonkint előlegezni,

4o. §.

3i. §.

A nyugdíjalap aránytalan szaporodása vagy elégtelensége esetében. nézetünk szerint itt helyesebben mint a m. k. államvasutaknál, van kidolgozva,

... 41. §, - · —

;

A nyugdíjalap felosztása alkalmával, ha az intézet követelését a kiadásokat nem fedezik, a leszámolásnál a hiányzó összeg a társulat által pótolta tik. (ezen pontot szabatosabbnak tartjuk.) .

3a. §.

a visszatérítésekben a kincstár a-Aránylag fog résztvenni.

Az alapszabályok megváltoztatása.

44- §

Az igazgatótanács bizonyos féltételek alatt a választmány javaslatára elrendeli,

35. §,

az összes résztvevők általános szótöbbsége és a kormány beleegyezése szükséges.

Nagyméltóságú közmunka és közlekedési magyar királyi Minisztérium!

A magas kormány kívánalmának megfelelve tisztelettel alólírt vasúttársulatok alkalmat vettek, a társulataikbeli alkalmazottak számára megállapított: nyugdíj-alapszabályokat 1875/6 évben azon vezérelveknek megfelelőleg módosítani, melyek a magas Kormány részéről a m. kir. államvasutak alkalmazottjainak nyugdíjazására nézve megállapítva lettek, — ezen a magas kormány által czélbavett egyöntetűség kedvéért nem jelentéktelen oly előnyöket áldozva fel, melyek alkalmazottjainknak saját — részben a jm agas kormány részéről már jóváhagyott — nyugdíjalapszabályaik által biztosítva valának.

Űjjabbi időben a m. kir. államvasutak igazgatósága nyugdíjalapszabályait átvizsgálásnak vetvén alá, némely módosításokat határozott el, melyek — mint hírlik — a nagyméltóságú Minisztérium által jóváhagyatván, 1882. évi Január 1 -vei t hatályba fognak lépni.

A nyugdíj-alapszabálybeli határozmányoknak ekként megszüntetett egyöntetűségének, isméti helreállítása céljából, valamint tekintettel az e mellett szóló dologi okokra, tiszteletteljesen alolírt társulatok elhatározták , miszerint a m. kir. államvasutak nyugdíj-alapszabályaiban eszközölt és a nagyméltóságú Minisztérium által jóváhagyott módosításokhoz ez úttal is alkalmazkodnak, illetve ezen alapszabályokat — teljes tartalmuk szerint — alkalmazottjaik számára elfogadják, magától értetőtőleg a jelenlegi alapszabályokban foglalt átmeneti intézkedések megtartásával azon átmeneti intézkedések helyébe, melyek a m. kir. államvasutak új alapszabályainak 36 §.-ában foglalva, s kizárólag e nevezett vasutak speciális viszonyaira vonatkoznak.

Midőn tehát eme határozatunk jóváhagyásáért esedeznénk, minden további indokolástól eltekinthetni vélünk, miután kérdéses határozmányok a nagyméltóságú Minisztérium által ép most hagyattak helyben.

Végül tiszteletteljesen kérni bátorkodunk még, hogy ezen új határozmányok 1882. évi Január hó i-vel hatályba léptethessenek.*)

Budapesten, 1882. Február hó 1.

Alföldi-fiúméi vasút Nagyvárad-eszéki része. *br. Kochmeister sk. Wahl.*

Első erdélyi vasút: *Mandello sk. Freund.*

Magyar északkeletivaisút, *Lévai sk. Ivánka.*

*) Lásd a m. k. Országos levéltárban a közl. és közl. m. kir. minisztérium 10833/1882 sz. ügyiratában elintézett 5599/1882 sz. alatt február 15-én iktatott ügyiratot.

$\frac{3787}{I}$/ 1815 ffségi szhoz.

A m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség számosztálya.

Kimutatás

a kamatbiztosítást élvező vasutak nyugdíjalapjaihoz adott társulati évenkénti járulékokról. 1868-tól 1874 év lezártáig.

Folyó szám	A vasut neve	1868		1869		1870		1871		1872		1873		1874		Jegyzet
		években forint — krajczár														
1	Pécs—Barcsi									2349	79	4584	44	6965	43	A 3 szhoz felső 2500 frt tőke 6 % év. nkinti kamat összege, az alsó a tartalék alap évenkénti járuléka.
2	Első Erdélyi	241	75	12106	68	20812	34	20022	96	22835	71	19005	31	13591	85	
3	Alföld—Fiumei			1000 336	— 57	1500 946	— 76	1735 1260	— 79	1515 1409	— 01	1500 1521	— 15	1500 4593	— 86	
4	Kassa—Oderbergi					568	77	3046	08	11437	27	19490	—	12965	72	4, 8, és 9 szhoz csak a magyar rész van felvéve.
5	Magyar—Keleti					5089	73	9859	47	19213	30	28685	21	31762	77	
6	Arad—Temesvári															6 szhoz nincsen.
7	Magyar—Északkeleti							18279	62	26228	43	43175	67	23479	81	9 szhoz az 1873 évi beállított öszszeg 1872 és 73 évre szól.
8	Magyar—Nyugoti							3681	41	8323	19	14183	99	9494	25	
9	Első Magyar—Gácsi											11375	07	5128	42	11 szhoz nincs.
10	Duna—Drávai									963	90	4151	16	3503	46	
11	Eperjes—Orlói															
	Összesen	241	75	13443	25	28917	60	57885	33	94275	60	144672	10	112985	57	

Budapest, 1875 évi június hó 15-én.

Az oszt. főnök helyettese:

Maurer. **Suján.**

Budapest, 1875 évi június hó 15-én. Az oszt. főnök helyettese:

M. Kir. Orsz. Levéltár. Maurer. Suján.

$\frac{3787}{1}$ / 1875 ffségi szhoz.

A m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőség számosztálya.

Kimutatás

a kamatbiztosítást élvező vasutak nyugdíjalap vagyon állásáról.

1868-tól 1874 év lezártáig.

Folyó szám	A vasut neve	1868		1869		1870		1871		1872		1873		1874		Jegyzet
		években forint — krajczár														
1	Pécs—Barcsi			400	—	400	—	2850	23	7654	25	12683	65	17393	22	1 szhoz 1871 évi január 1-én lépett életbe.
2	Első Erdélyi	4285	06	33293	19	81961	15	130884	46	194584	75	202862	80	231234	63	
3	Alföld—Fiúmei			4246	51	7351	41	14522	82	28222	36	51492	21	85356	51	3 szhoz 1869 szeptember 1-től
4	Kassa—Oderbergi					3702	67	20234	64	53189	30	102492	96	144925	48	6 szhoz nincsen
5	Magyar—Keleti					10730	37	32570	81	75062	34	153062	98	227837	26	11 szhoz nincsen
6	Arad—Temesvári															
7	Magyar—Északkeleti							37684	30	92223	93	186533	18	239665	26	
8	Magyar—Nyugoti							7849	84	33373	75	60147	05	86612	19	
9	Első Magyar—Gácsi									18985	23	55728	09	86794	79	
10	Duna—Drávai									1959	60	10501	12	18108	12	
11	Eperjes—Orlói															
	Összesen	4285	06	37939	70	104145	60	246597	10	505255	51	835504	04	1,137.927	46	

Budapest, 1875 évi június hó 15-én. Az oszt. főnök helyettese:

M. Kir. Orsz. Levéltár. Maurer. Suján.

A hazai vasatok nyugdíjalapszabályai.

A vasút neve:	Az alapszabály érvénye:
A cs. kir. szab. Délivasp. társ.	186i.júl. I..(visszahatóerő 1859.1.1.)
Első Erdélyi V. alföld fiúméi.	1S68. május 1. államosításkor megszűnt.
Magyar keleti vasút,	1870. január 1.
M. k. államvasutak,	1870.márc. i3.27i6sz.a. (érv. 1870.IV. 1.)
Tiszavidéki vasút,	1873. márc. 2. államosításkor megszűnt.
Máv .módosított.	1875. dec. 29. 18880 sz. a Péchy Tamás hagyta jóvá érvénye 1876 jan. i-töl.
Keleti módosított,	1882 december 17. 39349
Alföld fiúméi módosított,	1884 január 9 i5o.
Tiszavidéki,	
Magyar nyugoti,	1889 november 18 (érv. 1889 dec. 1.)
Budapest pécsi,	
Máv módosított	

Máv. módosított Nyugd. alapsz. XXIV.
217 szám. 94203 igsz. 1889.
Budapest Pallas Rt. nyomdája 1901. évben adatott Id.

I. függelék Máv. szám nincs I Ludvigh Dr. elnök, Mezey Lajos jegyző.

II. függelék 146301/92, Ludvigh, Polgár Mihály dr.

III. függelék 74964/96, Ludvigh, Wachtel.

IV. függelék 65375/95, Czigly, h. elnök, Wachtel, jegyző. És így tovább már 38 függelék van.

A jelenleg érvényben levő nyugdíjalapszabályok és ahhoz tartozó 38 függelék feldolgozva, — áttekinthető formában 1936. évben *Dorsch Károly* Máv. főfelügyelő, a központi számfejtő hivatal főnöke és *Horváth Aladár* Máv. tanácsos, az igazgatóság.. A I. osztályának nyugdíjreferense összeállításában könyvben megjelent és tőlük megszerezhető. Budapest, VI. Andrássy-út 73. I. em.

Azóta (1938 január 1-től) kormányrendelettel 20/0-ot kitevő összeget visszaadnak (az elvett és a táblázatokban feltüntetett csökkentett nyugdíjból).

A *Délivasút nyugdíjintézete.*

A legrégibb intézmény a *Cs. és Kir. Szab. Déli Vaspálya Társaság* 1861. július 1-én alapított *nyugdíjintézete*: volt. Közös volt az osztrák· délivasút személyzetével. Két osztályra oszlott: *hivatalnoki* és *szolgák nyugdíjintézetére.* A kezdettől már szolgálatban volt személyzet részére megengedték, hogy belépésüket 1859: január 1-től keltezzék és ettől az időtől az elmúlt időt után fizethessék. Majd 1881. május 1-én az ezidőben már nyugdíjintézeti tagoknak a lakáspénzzel való részesedés (mely a nyugdíj. 20%-át tette ki) kedvezményére visszaható erőt engedélyeztek, utánífizetés mellett. A nyugdíjintézet igazgatására felerészben kinevezett, felerészben a személyzet által választott igazgató-választmány rendeltetett. 35 év volt a szolgálati idő. A mozdonyszemélyzetnél a tényleg mozdonyon töltött két év, háromnak számított. A többi személyzet a hivatalnokokra megszabott ideig tartozott szolgálni. A befizetett folyó járulék a mindenkori fizetés és egyötödének 5%-át, a mozdonyszemélyzetnél 6 %-át tette. A vonatkísérő személyzet 4.75% -ot, a többi altiszti és szolgai személyzet 4 0/0 -ot fizetett a mindenkori fizetés + egyötöde után. Az első végleges kinevezéskor a fizetés + egyötödének 25 %-át 60 részletben, míg az előléptetéseknél fizetés + egyötödének 50 %-át egy esztendeig 12 részletben. Már nyolc év után megnyílt a nyugdíj jogosultság 35%-kal és 21/2% évenkénti emelkedésset. Ha baleset érte az illetőt, a rokkantsághoz mérten 5, illetve 10 évi előnyt számították be. Az özvegy 50%-át kapta férje utolsó illetményének nyugdíjképpen. A gyermekek nyugdíjjogosultsága 18 éves életkorukig tartott. A nyugdíjintézet némi deficittel dolgozott, mely hiányt a Délivaspálya Társaság pótolta az üzleti bevételekből. Itt említjük meg azt, hogy a Déli Vaspálya társaság a nőket *hivatalnoknővé* nevezte ki, ellentétben a MAV-val, ahol ugyanazon képesítéssel csak *altiszti* rangban alkalmazták a nőket. Ugyancsak megvolt a legalább három évig szolgáló munkásoknak a joguk arra, hogy a nyugdíjintézetbe beléphessenek.

A cs. kir. szab. déli vaspályatársaság kis puhatáblás füzetkékben adta ki alapszabályát.*)**)

*) Cs. kir. szab. déli vasútpálya társasági szolgák nyugdíjintézetének alapszabálya Az 1899. évi június 7-én hozott igazg. határozat szerint érvényes 1899. évi július hó 1-tól. Budapest 1899. A társaság saját kiadásában. Pesti könyvnyomda részvénytársaság. 59. old. 28. §. A társaság igazgatótanácsának mindenkor jogában áll ezen alapszabályok szükségesnek mutatkozó megváltoztatását az igazgató választmány meghallgatása mellett elhatározni, amennyiben ez által már megszerzett jogok nem csorbítattnak.

**) A cs. kir. szab. déli vaspályatársaság munkásai nyugbér intézetének alap· szabályai az igazgatótanács 1909. évi október hó 21-én hozott határozata értelmében. Érvényes 1910. évi január hó 1-től kezdve. Bp. 1909. a cs. kir. szab, déli vaspályatársaság saját kiadásában 52. old. 1—45 §. Ezek az alapszabályok 1910. évi január 1-én lépnek hatályba.

Összefoglalás.

Az eddigi ismertetésből megtudtuk azt, hogy a *vasutasok nem állami alkalmazottak,* tehát részükre külön nyugdíjalapot, illetve nyugdíjintézetet létesítettek, 67 évvel ezelőtt.

Megtudtuk azt is, hogy igen súlyos nyugdíjjárulékot vontak le a kötelezett tagtól. Ezenfelül levont büntetéspénzeken kívül, a pályaudvari belépőjegyek és a szállítófelek részéről befizetett 1 ‰ is a nyugdíjalapra esett.

A nyugdíj bizottságok és a felügyeletet teljesítő kormányok helyes üzleti érzékét bizonyítja, hogy a tartalékok összegét ingatlanokba fektették.

Ha a telek vásárlásnak a kormányokra hatást gyakorló spekulánsok (bankok, stb.) gátat nem szabtak volna, az Andrássy-út házhelyeit, nagy részben a MÁV. nyugdíjintézet vehette volna meg.

De így is, amint a bemutatott MÁV. nyugdíjintézeti paloták megszemléléséből világosan látható, a vasutasok nyugdíjintézetéhez mérhető egyetlen nyugdíjintézet, vagy biztosítóintézet sincs az egész országban, sőt a Kontinensen sincs.

A vasutasok áldozatkészségét és tartalékolását azonban az utóbbi kormányok teljesen figyelmen kívül hagyták és ezt a 67 év óta fennálló MÁV. Nyugdíjintézetet csak papíron hagyták meg. És el lehet mondani, hogy rosszabb helyzetet teremtettek a vasutasok részére, mint azoknak van, akik egyetlen fillér nyugdíjjárulékot népi fizettek és egyetlen fillért nem tartalékoltak.

Állandóan halljuk azt az ellenszenvet kiváltó érvelést, hogy a trianoni békeszerződés nyugdíj terhe az állam vasutakon meghaladja az évi 20 millió· pengőt .De arra a jogos kérdésre: *miért nem osztották el ezt a területcsonkítással járt természetes többletet hosszú lejáratra?* senki választ adni nem tud. A múlandó emberi élet szinte irányt mutat arra, hogy mit kell tenni?

Hiszen, ha minden többlet vasutast, aki Trianon következtében a Csonkaországra özönlött átlagosan akkor *ho* éves életkorúnak veszünk, (mert 3o éven aluli nyugdíjat nem is kaphatott) akkor is, 1918. *óta* átlagosan hatvan esztendős minden *többlet* nyugdíjas, mert 20 év azóta elmúlt.

Tehát mindössze legfeljebb egy-két év lehet az az idő, amikor valamennyi *nyugdíjas-többletünk kihal* és többé nem lehet hivatkozni trianoni többletre. Különös, hogy a kormány, még mindig nem talál semmi módot arra, hogy *a külön tartalékot gyűjtött* államvasúti alkalmazottaknak, akik *nem állami* alkalmazottak még mindig nem adja vissza a törvényszerűit megillető alapszabályszerű nyugdíját.

Talán oszlatná fel a MÁV. Nyugdíjintézetet és szüntetné meg azt a megalázó állapotot, hogy szükség esetén az államfő kegyelmi úton se adhassa meg azt, amit minden állami alkalmazottnak bármikor megadhat, csak azért, mert a m. kir. államvasutak személyzetének *«külön, önálló nyugdíjintézete»* van. A valóságban azonban sérelem esetén, még a polgári bírósághoz sem fordulhat jogorvoslatért.*)

*) Pedig ezt, egyik legnagyobb miniszterelnökünk: *Tisza Kálmán* (1. 673 olda· lon) szükségesnek és helyesnek tartotta.

A Köröndi legszebb palotái

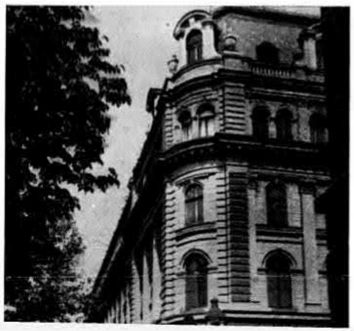


VI. ANDRÁSSY-UT 83. SZ.



VI. ANDRÁSSY-ÚT 88. SZ.

A Máv. Igazgatóság főépülete



A 2. sz. Postahivatal épülete



A

m. kir. államvasutak

alkalmazottainak

magántulajdonát

magántulajdonát

képező néhány

nyugdíjintézeti

bérpalota



VI. ANDRÁSSY-ÚT 73—75. SZ.

A Máv Budapesti üzletvezetősége (a VIII. ház)



II. FŐ-ÚT 7. SZ.

Az Alagút elötti sarokház



VIII. KEREPESI-ÚT 1—5. MOSONYI-UTCA.



II. HUNYADI JÁNOS-ÚT 1—3. SZ.

Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme.

Eke Mihály felvétele

3. FEJEZET.

A Máv. munkások Nyugbérintézetének keletkezése. — Segélyalap létesítése. — Az egészségügy a vasúton a legrégebbi időtől. — A Betegbiztosító Intézet és a Máv. Horthy Miklós kórháza.— A szatmárnémeti, szegedi és kaposvári Máv. nevelő és tápintézetek.

A Máv. munkások Nyugbérintézetének keletkezése.

1896 tavaszán a m. kir. államvasutak munkásai jövendőjüket nem láttak megnyugtatónak, mozgolódni kezdtek. Az északi főműhelyből indult ki a mozgalom, melynek egyetlen célja: *az elaggás és munkaképtelenség* esetére a száraz kenyér biztosítása volt.

Intézményesen akarták mielőbb rendeztetni a *nyugdíj* (nyugbér) kérdését. Egy bizottság alakult az északi főműhelyben, melyhez többi műhely megbízottai is csatlakoztak. Elkészítették gondosan kidolgozott emlékiratukat és *szolgálati úton* felsőbbségük elé terjesztették. Az emlékirat másolatot megküldték a többi műhelynek és egyéb máv. munkásokat foglalkoztató szolgálati helyeknek is. Igen rövid idő alatt mintegy huszonnégyezer vasúti munkást szervezték be. A felsőbbség nagy jóindulattal, s igen alaposan tanulmányozta a benyújtott emlékiratot, úgy annyira, hogy a munkásság már hosszúnak találta a tanulmányozás idejét és egy év múlva türelmetlenkedni kezdett. Erre a felsőbbség a veszélyesnek' Ígérkező munkás szervezetek feloszlatását 1897. évben keresztülvitte.

Igaz, hogy a felsőbbség jóindulata a tanulmányozásban teljesen ki is merült és a hetenkint-hónaponkint sürgető munkásküldöttségeknek teljes hat esztendőn keresztül csak ígéretet és kitérő válaszokat adott. De nemszabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy az igazgatósági és kereskedelmi minisztérium illetékes vezetőférfiainak ajtaja tárva-nyitva volt a panaszok meghallgatására, ami a munkásságnak szemmélláthatólag jól esett. Bebarangolta a munkásság a nagy urak szobáit. Mindenütt nagyon sajnálkoztak rajtuk, meg az előadott keserveken, sőt a jóakarat is megvolt, de segíteni képtelenek voltak, s így minden maradt a régiben.

Végre 1903. január elején Láng Lajos kereskedelmi miniszter felhatalmazta Banovics Kajetánt a Máv. igazgatóság gépészeti főosztályának igazgatóját, a következő örömhír közlésére:

1. A nyugbér intézménye befejezett dolog.

2. mindaddig, míg az erre vonatkozó írásbeli rendelet meg nem jelenik, az elaggás, vagy munkaképtelenség miatt, kilépő munkásoknak — ha elegendő szolgálati idővel rendelkeznek, — nyugbér segélyt kell kiutalni, illetve majd megfelelő ellátásban részesülnek.

Benovics Kájetán igazgató ezt az örömhírt boldogan közölte. Ámde 1903. május 15-én már jött egy másik hivatalos írás is é tárgyban, mely így szólt:

«A *kereskedelemügyi m. kir. miniszter Úr önagyméltósága a munkások és családjaik részére a nyugbér kérdést rendezni óhajtja, statisztikai adatok összeállítását rendeli eh.* Hát ez biz' még nem folyósítás — állapították meg szomorúan.

A munkások erre újból gyűléseztek, mert úgy okoskodtak: Íme csekély hét esztendő kellett ahhoz, hogy a világos és agyonindokolt emlékiratukat tanulmányozták, most talán megint hét évig statisztikai adatokat fognak' gyűjteni és tanulmányozni? Ez így tovább nem mehet, gondolták és ügyük igazában bízva, a nyilvánosság elé léptek. Néhány munkás elment a «Magyarországi szakszervezetek tanácsához» és felkérték a szociáldemokratákat: álljanak a Máv .munkások mellé. Nem kellett 'itt nagy kérés és biztatás. Megindult tehát a szociáldemokrata szervezkedés a máv. munkásság között.

1903. július 26. napján már az újvárosház közgyűlési termében nyilvános vasúti munkásgyűlést tartottak.

Itt Bokányi Dezső szónokolt. Az ülésről a Máv. hivatalos kiküldöttje Keleti Oestreichei Lajos a «Vasút» című lapban számolt be a történtekről.

Most végre beérkeztek a statisztikai adatok. De Láng Lajos miniszter 1903. november 3-án megvált a miniszteri tárcától.

1903. december havában a szakszervezeti tanács küldöttséget vezetett Hieronymi 'Károly új kereskedelmi miniszterhez és ismét egy emlékiratot nyújtották át, rövid beszéd kíséretében.

Az emlékirat így kezdődik: «Szomorú körülmény késztette a Máv. munkásokat arra, hogy kívánságaik előterjesztésére ezt a közvetett módbt válasszák, s csakis a miniszter úrtól függ, hogy elmúljék náluk az a kétségtelenül megszégyenítő helyzet, hogy azért, mert csipetnyivel több, parányival biztosabb kenyeret kérnek, ha még oly szűkösen az elaggás idejére, vagy őket túlélő családtagjai részére: elbocsájtva a munkából kikergetve, kenyerüktől megfosztva, vagy munkában ugyan, de űzve-hajszolva, elmélkedjenek azon, hogy ami szabad az államhivatalnokoknak, ami szabad a magánüzemek minden rendű és rangú munkásainak: az az állami üzem munkásainak *éhezés terhe alatt tilos.*

És itt következik az emlékirat 11 pontja.

Benyújtották és várták az eredményt.

NEHÉZ küzdelmek után végre, okulva a kinevezett vasutasok önvédelmi harcán, gyors elhatározással a
Máv. Munkások Nyugbérpénztára 1904. év julius 1-vel életbelépett.

Ebbe a nyugbérpénztárba nemre való tekintet nélkül mindazok kötelesek belépni, akik a magyar királyi államvasutak bármely ágazatú szolgála-

tóban, legalább három esztendőn át folyamatosan napi, — heti, — vagy havibér, avagy évifizetés mellett már alkalmazva vannak, de sem évi fizetéssel, sem végleges fizetéssel kinevezve nem lévén, a nyugdíjintézeti tagjai nem lehetnek. Azonban csak 20-ik életévüket betöltötték, viszont 35 évnél fiatalabbak.

35. évesnél idősebbek részére is megengedték 65 éves korig kormány engedéllyel a belépést, de legfeljebb 10 évi utánfizetési járulék mellett. A nyugbérpénztár bővebb ismertetése már meghaladja e mű keretét.

18788. I. szám. Körözvény.

Segély-alap létesítéséről.

összes közegeinkhez.

A magyar kir. államvasutak személyzeti létszámának növekedtével folyton szaporodó számban fordulnak elő esetek, hogy az alkalmazottak! között egyesek önhibájok nélkül nyomasztó anyagi körülmények közé jutnak, vagy hogy hátrahagyottaik, minden támasztól megfosztva, a legszánandóbb helyzetbe kerülnek.

A sors mostohaságai ellen küzködő alárendeltjeinek támogatását a vasúlintézet mindenkor emberbaráti kötelességének ismerte; igyekezett a sinylődőkön évenkint jelentékenyebb pénzösszeg kiosztásával közvetlen segélyt nyújtani, másrészt pedig a betegsegélyző és nyugdíjintézet alapításával és pénzbeli hozzájárulásával az érdekelteket önsegélyezésre öszötönözni.

Az ez irányban tanúsított áldozatkészségnek ékesen szóló bizonyítékául szolgál, hogy az elmúlt évben is a vasútintézet segélyezésekre mintegy 15,000 frtot a nyugdíjalap gyarapítására pedig rendkívüli járulékain felül gı,ooo frtot fordított.

Mégis megtörténik, hogy a mutatkozó szükség néha segély nélkül marad, mert a rendelkezésre álló alapok korlátoltabb határa, vagy az ezek kezelésére megállapított szabályok intézkedése a felmerült esetre ki nem terjeszthető.

Ily esetek előfordulását az igazgató-tanács mindannyiszor sajnálkozással nézte, s hogy' ez irányban is lehetőleg segítve legyen, egyik nemeskeblű tagjának indítványára, ki egyúttal a létesítendő alaphoz iooo frtot és egy hitelsorsjegyet ajándékozott, élhatározá, hogy az öhhibájokon kívül anyagi támogatásra szorult s ilyenre méltó alkalmazottak, illetve, hátrahagyott családtagjaik számára külön segélyezési alapot létesít.*)

Egészségügy vasúton a legrégibb időtől.

Az államvasutak keletkezésétől kezdve az egészségügyi szolgálatot nem törvénnyel, hanem vasúti rendelkezésekkel szabályozták.

Kezdetben csak pályaorvosok kirendeléséről történt intézkedés. Erről szól az alábbi 1870. április 20-án kiadott körözvény, melyben megismerjük a legelső Máv. pályaorvosokat.

*) Körözvények gyűjteménye 18788/1. gy. ez 12 1-7 1882. XII. 27 Tolnay.

A pályaorvosok székhelye és a kijelölt orvosok:

1. Pesten: Stáhly Ignácz orvostudor.
2. Aszódon: Hercz Ármin orvostudor.
3. Hatvan: Lefebre János orvostudor.
4. Tarjánon: Machlik Gyula orvostudor.
5. Gyöngyösön: Fischer Fülöp orvostudor.
6. Kaál-Kápolna: Gyöngyösi Sámuel orvostudor.
7. Mező-Kövesden: Glück Miksa orvostudor.
8. Miskolczon: Gross József orvostudor.

Déli vonal.

I. kerület: Zákány, Kaproncza, (kizárólag) Kőrös.
II. kerület: Kőrös, Verbovecz, (bezárólag) Dugusello.
III. kerület: (kizárólag) Dugusello, Sesvete Zágráb.

A pályaorvosok székhelye.

I. ker. Kaproncza, II. ker. Verbovecz, III. ker. Zágráb.

Kijelölt orvosok:

Zágráb: Bauer János, tudor, Kaproncza: Premier József. A II. kerület orvosi állomása még nem töltetett be, mivel erre új pályázat fog hirdettetni. Ezen új beosztás f. évi május 1-jén lép életbe, s ugyan e napon kinevezett orvosok működésüket megkezdik. Jelen körözvény az összes személyzettel közlendő.

Pesten, 1870. április 20-án.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:

Stempf.

1884-ben a MÁV. igazgatóság 2 4569. sz. körözvényben*) a MÁV. alkalmazottai és munkásai betegsegélyző intézetének új igazgatási szabályzatát adta ki 188á. augusztus i. érvénnyel.

A Máv. alkalmazottak egészségére a fennti pályaorvosok vigyáztak. Az igazgatóság központjában *dr. Csatáry* (Grosz) *Lajos* fáradozott az egészségügyi szolgálat tökéletesítésén. Az ő érdeme az 1883-ban forgalom-* bahozott mentőkocsik és a nagyobbforgalmú állomásokon ugyanezen időben rendszeresített mentőládák létesítése.

Az 1891. XIV. te. alapján Budapesten testet öltött «A *magyar királyi államvasutak betegsegélyző pénztára*». A pénztár tagjai két csoportba tartoztak: i. *kötelezett, 2. önként belépett* tagok voltak.

1894-ben a Máv. igazgatóság kebelében megalakult az *egészségügyi* (A. IV.) *osztály,* melynek egyik fele az adminisztrációt látta el, a másik a főorvosi hivatal volt Ugyanez évben a keleti p. u. melletti úgynevezett «*Nyolcházban*» *rendelőintézetet* is létesítettek.

*) Máv Körözvények Gyűjteménye. 12. gyűjtőszám. II. 7.

Az 1907. év egyik nagy nevezetesbe az, hogy a Máv. eddigi betegsegélyző pénztára megszűnt. Ugyanis az 1907. évi XIX. t.-c. az Országos Munkásbiztoeító Pénztár megalkotásával új mederbe terelődött a betegsegélyezés. A fenti törvénycikk az összes közforgalmi vasutakat (á közúti vasutakat kivéve), postát és hajózási vállalatokat arra kötelezte, hogy az összes tényleges és nyugellátásban részesülő volt alkalmazottai részére állítson fel *önálló betegségi biztosító intézetet,* az Országos Munkásbiztosító Pénztártól függetlenítette.

A volt Máv. betegsegélyző pénztár vagyona két részre oszlott és pedig Máv. *vállalati* és *külön* betegsegélyző pénztára osztozott a vagyonban. A vállalati kötelező volt, mert a maximális kereset keretén belüli alkalmazottak részére állíttatott fel. A külön betegségi pénztárt a Máv. humanitásból tartotta fenn. Az ekkor életbeléptetett állapot csak 1928. január i-én változott meg, amikor is az 1937. évi XXI. t.-c. értelmében a vasút összes tényleges és nyugellátásos tagjai részére kötelezővé tette a betegségi és baleseti biztosítást.

Magyar királyi államvasutak betegségi biztosító intézete.

1934. évben a m. kir. népjóléti miniszter kormányrendelete alapján megszűnt a magyar királyi államvasutak vállalati és külön betegsegélyző-pénztára, helyébe a *«Magyar Királyi Államvasutak Betegségi Biztosító Intézete»* létesült.

Tehát a m. kir. államvasutaknál korábban volt ilyen intézmény, mint a néhai dr. Vass József miniszter által elkészített és 1927. XXl. t. c. alatt kiadott kötelező betegség és baleset biztosítást elrendelő törvény' létrejött.

Ennek az intézménynek tagjai 192/i. január i-től kezdve a Máv. szolgáltában álló valamennyi tényleges, nyugellátást élvező kinevezett és munkások, valamint ezek családtagjai, özvegyei és szülötten árvái nemre, korra, állampolgárságra az alkalmazás időtartamára és díjazás összegére való tekintet nélkül.

A gyermek, unoka és testvér 16-ik életévének betöltéséig, ha azonban \ a tanuló, vagy élethivatásra való kiképzés miatt szülei, vagy eltartói gondozására, illetve ellátására szorul a 24-ik életévéig. Férj, szülő és nagyszülő pedig csak a 60-ik életév betöltése után igényjogosult családtag.

A testi, vagy szellemi fogyatékosak, vagy teljesen keresőképtelenek állandó igényjogosultsággal bírnak.

A ½% -os alap.

1931. óta az, aki a *½%-os* alaphoz hozzájárult, 16 évet betöltött gyermekei és unokái után is korhatárra való tekintet nélkül éppen úgy megkapják az alapszabályszerű gyógytényezőket, mint a többi igényjogosult családtagok. A tagsági időre, a tagság szünetelésére és a vényfüzetekre nézve az alapszabályokban találjuk meg az erre vonatkozó rendelkezéseket.

1938. évben a ½ %. újabb megajánlása van szőnyegen.

A MÁV. Horthy Miklós magánkórháza.

Lázás László m. kir. kormányfőtanácsos, Máv. igazgató és *dr. Vidra Gergely*)* agyában született meg a gondolat és *Kelety Dénes* államtitkár, Máv. elnök megértő támogatásával öltött testet a legnemesebb célt szolgáló legnagyobb alkotás, *a Mao. magánkórháza.*

A szükséges tőkét a Máv. alkalmazottak és a kormány, a telket a Máv. áldozatkészsége adta. Mélységes hálával gondolhatunk az alkotók mellett azokra a derék orvosokra, akik e nagy alkotást a maguk kiválóságával arra a szintre emelték, amelyen ma áll.

1926-ban kezdték építeni a Podmaniczky-u. m. sz. alatt két hatalmas épülettömböt, melyben az új, modern rendelőintézet és 1927. őszén megnyílt 5s ágyas kórház nyert elhelyezést. Rövid időn belül a kibővítés is szőnyegre került és már 1932. évben a n3. sz. alatt egy újabb háromemeletes 200 ágyas kórház adatott át rendeltetésének. Eme nagy magyar akarás láttán, a kormányzó Úr őfőméltósága nevének átengedésével tisztelte meg a kórházat.

Egészséges és beteg vasutasok! ha utatok a Podmaniczky-utca in. sz. előtt vezet el, emeljétek meg a kalapotokat nagy elnökünk, istenben-boldogult Kelety Dénes szobra előtt és gondoljatok hálás szívvel reá, ki szenvedő vasutas kartársainak egészsége védelmében e nagy alkotást létrehozta.

Ennek a kórháznak vezető főorvosa és igazgatója kezdettől fogva:

dr. Pásztor Sándor.

A Magyar Királyi Államvasutak Nevelő- és Tápintézetet

kőszegi vasutas árvaházról, annak alapításáról és átvételéről a 479—480. oldalon beszámoltunk.

A messze kígyózó sínek mentén mindenütt nem álltak iskolák rendelkezésre. A m. Mr. államvasutak tehát gondoskodtak arról, hogy az évi-> fizetéses alkalmazottak tanköteles gyermekei (6—12 éves) iskolába járhassanak. Ezért *Szegeden, Szatmárnémetiben* és *Kaposvárott* nevelő- és tápintézetet létesítettek.

Ezekben az intézetekben 200—200 elemi iskolás tanuló részére készítettek helyet, ezeken kívül 4o—4o középiskolás gyermek is felvétetett. A tisztviselők gyermekei előnyben részesültek. Ha azonban példás viseletű jeles tanuló egyéb alkalmazott gyermeke jelentkezett: legfeljebb *tizet-lizet* minden tápintézet köteles volt felvenni.

Az ellátási díj tisztviselő gyermeke részére évi 120, a B táblázat alkalmazottai gyermekének évi 90 és az egyéb alkalmazott gyermeke évi 60 pengő volt.

Trianon a Szatmárnémetit elcsatolta. A szegedi és a kaposvári megvan. A kaposváriban ma 60 középiskolás diák van, természetesen az ellátási díj is magasabb, mint az elemi iskolásoké. Ezeken kívül 120 vasutas árvát is nevelnek. — A szegedi internátusbán no fizető és 60 ingyenes fiúárva nyert elhelyezést.

*) Vidra Gergely ny. Máv. főtanácsos 1937. december 10-én elhunyt.



Miklós Imre: A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme.

A Máv. Horthy Miklós magánkórháza.
Épült az 1925—26. években.

Dr. Tótfalussy Gyula igazgatósági főorvos 1909. nyarán egy terjedelmes memorandumban mutatott rá, hogy a betegellátásnak *„teljesen helyes és véglegesnek ígérkező gyökeres megoldása csak az lenne, hogy egy központi rendelőintézetet tudnánk felállítani.*“

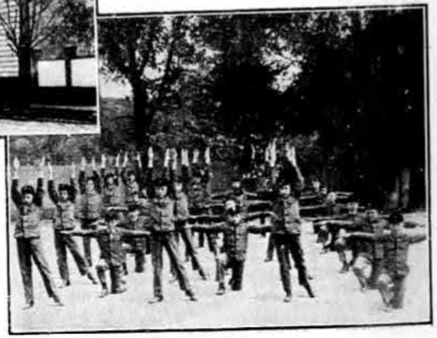
Hosszú tárgyalások követték ezt az életrevaló indítványt, végre 1913. január 2-én a kerepesi-úton az úgynevezett „*Nyolcház*“ nyugdíj intézeti házcsoport földszintjén megnyílhatott a külön betegsegélyzőpénztári központi rendelőintézet. 16 szobában nyert elhelyezést a 12 szakosztállyal és 26 orvossal a rendelőintézet, melynek berendezése 50.000 koronába, — évi fenntartása pedig mintegy 80.000 koronába került.

Ez a magánlakásokból összerakott rendelőintézet azonban korántsem elégítette ki a kultúra fejlődésével támasztott igényeket. Amint már a 688. oldalon említettük, 1926-ban Lázár László igazgató és Vidra Gergely dr. főtanácsos (akkor még főfelügyelő) indítványára Kelety Dénes akaratából testet öltött a fenti képen látható gyönyörű és modern rendelőintézet és a vele kapcsolatos Máv. magánkórház, melyet azóta ki is bővítettek.

Nem érdektelen feljegyzés, hogy Nagymagyarország első Máv. magánkórházának vezető orvosa került a Horthy Miklós magánkórházának az élére. Ugyanis 1911. október 9-én a piski-i Máv. telepen megnyílt magánkórháznak dr. Pásztor Sándor főorvos volt a vezetője.

A szegedi Máv. Nevelő- és Tápintézet





növendékei
gyakorlátozás közben.



A szegedi
személy-pályaudvar.



Eke Mihály felvétele.



L Á Z Á R   L Á S Z L Ó

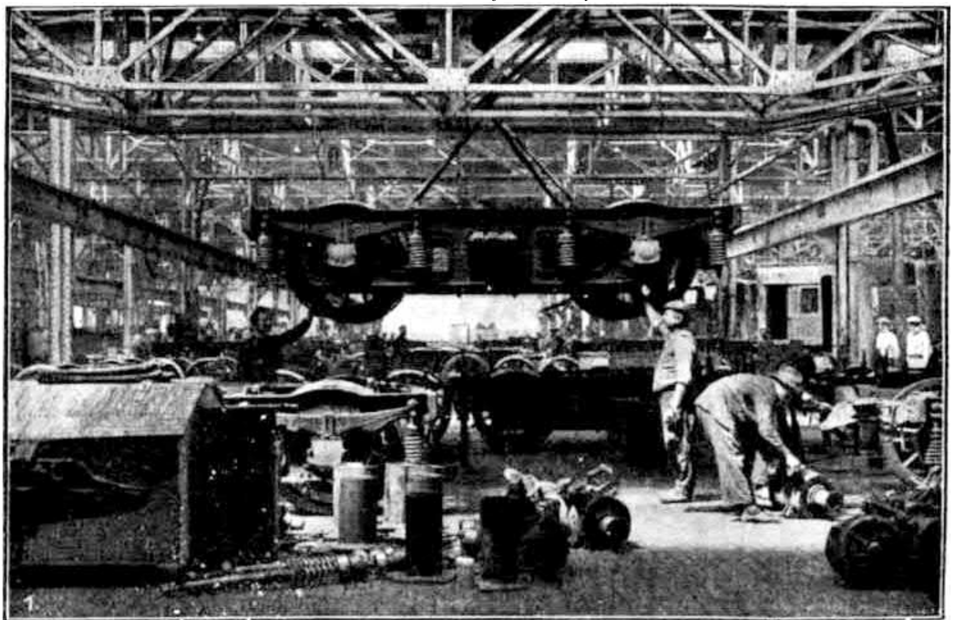
m. kir. kormányfőtanácsos,

a m. kir. államvasutak A) főosztályának igazgatója

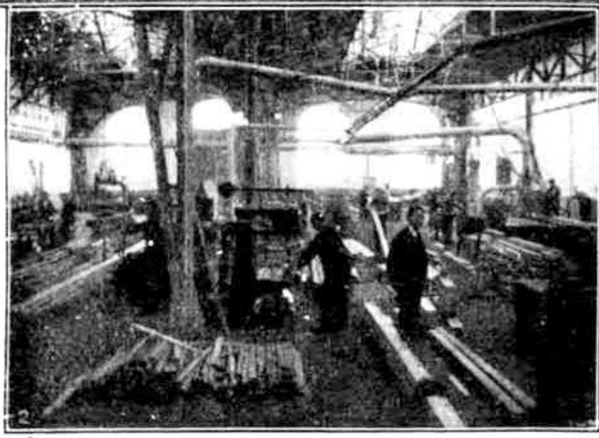
VII. RÉSZ

MAGYARORSZÁG VASÚTI MŰHELYEI.
A VASUTASOK EGYENRUHÁJA.
UTAZÁSI KEDVEZMÉNYEKTŐL — AZ UTAZÁS ILLETMÉNYJOGÁIG.

A dunakeszit főműhely.



Zelenka S. főtiszt felvétele.



Fialovits B. felügyelő felvétele.

A dunakeszii műhelytelep 29.000 m² nagyságú szerelőcsarnoka.

Hatalmas négytengelyű személykocsik egész sora várja, hogy megkopott kerekeit, színevesztett, behorpadt oldalát és megtépázott belsejét helyrehozzák. Itt villanydarú gördül végig, könnyedén cipelve súlyos terhét, amott fúrnak-faragnak-reszelnek a munkások, a kocsivázba új belsőrészt épít az asztalos, az üléseket szövettel fedi a kárpitos...

Avatott vezetők irányítása alatt egy kis munkáshadsereg működik a szerelő csarnokban és előre megállapított munkaprogramm szerint pontosan végzi nehéz kötelességét a köz javára.



Orsovai LÁNER KORNÉL
okl. gépészmérnök, miniszteri osztályfőnök,
1934. március 1-tól
a m. kir. államvasutak igazgatóságának elnökhelyettese.

Orsovai leaner Kornél.

A MÁV. elnökhelyettese szül. 1883. október 7-én Orsován. Az államvasutak mozdony- és kocsiparkjának újjáalakításával jelentős munkásságot fejtett ki. Az államvasutak szolgálatába 1905-ben lépett, majd a vasúti és hajózási főfelügyelőségnél teljesített szolgálatot. A háború idején, mint a kereskedelmi minisztérium képviselője Szabadkán a tábori szállítás vezetőségnél 1916. áprilisig működött. 1928-ban újra visszakerült! MÁV.-hoz, mint igazgató helyettes, 1931-ben már igazgatóvá, 1932-ben a gépészeti főosztály vezetőjévé, ké tévvel később, 1934-ben pedig állandó elnökhelyettesévé nevezték ki. A Budapest-Hegyeshalmi fővonal villamosítási munkálatainak irányítását is reá bízták. Több magas kitüntetésben részesült.

1. FEJEZET

VASÚTI MŰHELYEK

Pesti főműhely, Nyugati, maid Istvánteleki főműhely. — Érsekújvári favázas műhely, — Szolnoki műhely. — Pécsi műhely. — Miskolci műhely. — Temesvári műhely. — Piski-i műhely. — Északi főműhely. — Kolozsvári műhely. — Szeged-rókusi műhely. — Szombathelyi műhely. — Kaposvári műhely. — Zólyomi műhely. — Fiumei műhely. — A Ksod ruttkai főműhely. — A GySEV. Soproni műhelye. — Aradi műhely. — Deési műhely. — Sátoraljaújhelyi műhely. — Debreceni műhely. — Székesfehérvári műhely. — Zágrábi műhely. — Dunakeszi főműhely.

Vasúti műhelyek.

VAJJON *ki is törődik manapság azzal, — hogy az elszakított területek műhelyei, mikor és mi módon keletkeztek?* — mondotta egyik aktív Máv. műszaki tanácsosunk. És igazat kell adni neki e döbbenetes megállapításban. Vájjon ki tud manapság arról, hogy voltak fiók, — sőt alműhelyeink, pl. Gyulafehérvárott, ahol Kováts János, később Galyassy Béla vezették egykor a műhelyt stb... És ki tud ma már arról, hogy hová is lettek azok a feljegyzések és okiratok amelyen el lehet indulni? Hiszen még azok a kartársak is, akiknek hivatalosan kellene a múlt eme nagyértékű adataival elszámolni, megelégszenek azzal, hogy: «*elődöm nem hagyott rám semmi adatot, akkor én vájjon honnan vegyem ezeket?*

Pedig, ha e szerény mű terjedelme megengedné, minden műhelyről részletes beszámolót is tarthatnánk, — bizonyságául annak, hogy nagy és kitartó utánjárással, — még nyolcvan-kilencven esztendő sűrű ködén át is, — megtalálja a kutató, amit komolyan keres, (természetesen, ha néhány száz akadály és sokszor eredménytelen kutatás nem szegi a kedvét).

Pesti főműhely.

Magyarország első műhelye.

1847/48-ban fejezték be az építést. Itt gondozták a nevezetes első két «mozgonyt» «Budá»-t és «Pest»-et.

A munkások létszáma ezidőben elérte a 20-at. A munkások nagyobbára osztrák és cseh származásúak voltak. Napi bérűk egészen i.6o frt.-ig emelkedett. A műhely 1 lokomotív-szerelő helyiségből (a volt nyugati esztergályozó műhely) kocsiszerelő műhely a nagy kovácsműhelyből és az anyagszerraktárból állott. A lokomotív-szerelő színben 3 vágány; volt lefektetve, még pedig az épület hosszában, melyre a tatarozást igénylő mozdonyok homlokajtó előtt elhelyezett «fordítókorong»-on át jutottak. A műhely esztergagépekkel gyalúgépekkel stb. aránylag igen jól volt felszerelve,*) sőt 1850—1802 években szaporították is.

Ez alkalommal épült a fénymázoló műhely egy új mozdonyszerelő szín és a kazánkovács műhely.

Nagyobb bővítések 1863—64 és 65 években volt. Munkás létszám 1866—69-ben már 1200—1300-át is elérte. Iparosinasokat 1855/56· kezdtek itt alkalmazni. De 10—12-nél nem igen volt több. Az oszt. áll. vas. társaságnak eme műhelyét a legkülönfélébb vasúti szakmábavágő munkával bízták meg.

A nyugati műhelyt a székesfőváros fejlődése következtében 190 5-ben, kihelyezték Rákospalotára. Ott lényegesen kibővítették és

„Istvántelki főműhely

elnevezéssel az ország egyik legnagyobb főműhelye lett.

A többször megváltozott című főműhely vezetősége: 1877-ben,
Általános vezetés: Főnök Hegrád László,

B. Számosztályfőnök: Góth Dávid, — C. Mozdony jav. műh. főn.: Schof János, — D. Kocsi jav. műh. főn.: Bendl Gottfrid, — E. Segédműh. oszt. főn.: — helyettes: Memlauer Imre, — Mérnökök: Gehring Ede, Kriegs—Au Nándor, Gigner Izidor, Thaly Zs., — Főművezetők: Berzedits Ferenc, Burger Egyed, — Művezető: Bogén Mihály, — Hivatalnokok: Dukes Zsigmond, Ostoic Rafael. —

Főnökök: 1892 Varga Pál, 1890 Korbuly József, 1899 Varga Pál, x 91o Hermann Sándor, 1917 Salamin Márton, Sáfrán Ferenc, Csordás Rezső.

Érsekújvár favázas műhely, majd a nyugati almühelye.

1851-ben alakult**) főnök, főnökhelyettes-mérnök: 1 művezető és 1 számtiszt, valamint 120·—i4o munkással, 1859-ben kibővítve, újból épült, 35o—4oo munkással dolgozott. Födötthelyen: 12 mozdony, 20 kocsi fért el.

Első időben néhány esztergagép lendítőkerékkel működött. 1851-ben álló gőzgéppel és a szükséges munkagépekkel szerelték fel. Tűzőrséget 1890-ben kapott. 1899-ben a felügyelő személyzet 6, munkások száma 117 volt. 1911-től fiókműhely lett.

Műhelyfőnökök sorrendje: Peczina Antal, Skoupy Antal, Wagner Antal, Kabay György, Pálmay József művezető.

*) M. kir. Országos Levéltár Helytartótanács F 31. P 53l/s. Geschaftsbericht u. RechungsabcblUsse dér Zentral Eisenbahn 1845.

**) Ugyanis a második, az érsekújvári 1851-ben épült műhely volt.

Szolnoki műhely.

Magyarország második gőzüzemű vasútja a pest-szolnoki volt, mely 1847. szeptember i-én nyílt meg István nádor és József főherceg jelenlétében. A vonalat «*István*» és *«Haza»* nevű «mozgonyokkal» nyitották meg. Ügy ezeket a mozdonyokat, mint a pest-váci vonal mozdonyait, *a pesti műhelyben gondozták.* — A szabadságharc elbukása után, tudvalevőleg a középponti vasúttársaság ι84θ· évi december 7-iki közgyűlési határozatával eladta a vonalait az osztrák kormánynak. Az abszolutizmus idején tovább fejlesztették a vasutak kiépítését. A beállott pénzügyi krízis azonban arra kényszerítette az osztrák kormányt, hogy 1855. január i-én eladja egy magántársaságnak az átvett és időközben megépített vasútvonalait.

A megnövekedett forgalom a pesti műhely teljesítő képességét meghaladta és így *1856—58* években megépítették a harmadik magyar műhelyt a szolnokit.*)

Az úgynevezett szolnoki Ó-pályaudvar helyén állott a felvételi épület teher raktár és fütőház. E mellé építették egy emeletes épületet, mely a jelenlegi műhely alapját képezte. Ezt azonban már az új tulajdonos fejezte be. Tudvalevő ugyanis, hogy a Magyar központi vasút volt czegléd-szolnoki vonalát 1857-ben megvásárolta a *tiszavidéki vasúttársulat* és 1858. január 19-én üzembe is vette.**)

Az új tulajdonos első teendője volt, hogy Szolnokon a tervbe vett nagy vasúti hálózata részére megfelelő műhelyt is teremtsen, illetve befejezze a műhely építését.

Azonban térjünk vissza a mi első emeletes műhelyünkhöz. A Pest és Szolnok között közlekedő hat darab lokomotív és a néhány vonathoz szükséges kocsik még teljesen újak voltak, és így csak alárendeltebb természetű tatarozást igényeltek. így azután néhány kovács, esztergályos és egy asztalos volt az első időben alkalmazásban.

összesen két kovácstűzhellyel és az első emeleten két darab lendítőkerékkel hajtott eszterga-géppel indult meg ezen műhely üzeme. (A fölsorolt gépek még mai napig is megvannak, bizonyság egyszersmind a mellett, hogy *nem* a középponti vasút rendeléséből valók.)***)

íme ezek voltak az első segítő eszközök, melyek az új vasút gördülő anyagának gondozását célozták.

A tiszavidéki vasút keletkezésének első idejében azonban már egészen máskép alakult minden. A vasút nagyobbszabású tervezete a szükségessé vált nagyobbszámú járóművek beszerzése elodázhatatlanná tette a nagyobb terjedelmű tatarozó műhely létesítését is.

Erre a célra az új tulajdonos is Szolnokot szemelte ki, melyet részben a fővároshoz való közelsége, részben pedig azon körülmény tette ajánlatossá, hogy a műhely munkásainak megélhetési viszonyai e magyar városban nemcsak kedvezők, de kecsegtetők is voltak. E mellett Szolnoknak még az az előnye is megvolt, hogy bizonyos irányban kellő számú mesteremberrel a műhelyt bármikor és könnyűszerrel elláthatta.

Ezeken kívül a tiszai hajózás már is egy kiváló forgalmi gócponttá emelte Szolnokot, hol a műhely igényelte anyagok jutányosán beszerezhetők voltak.

*) Tehát az a tévhit, hogy szolnoki volt az első hazai műhely, ezzel megdől.

**) L. a 274. oldalon és a *Fasuti Okmánytár* 1. köt.

***) Rechnungsabschlüsse dér Zentraleisenbahn 1845.

Az új műhely a régi indóháztól nyugatra épült, még pedig a náddal és a hatalmas sással benőtt területen, hol természetesen magas feltöltéssel lehetett csak a szükséges területet megszerezni.

Mindezen nehézségek ellenére a három nagyobb épület csoportból álló műhely 1858-ban elkészült, melyhez még kazánház és anyagszertár épült.

Ez a műhely 1858. évi május havában nyílt meg, amikor is a régi kis műhelyet végleg beszüntették.

A megnyitás alkalmával egy főművezető, mint műhelyfőnök, hét művezető, két előmunkás és két írnok volt a vezetésre kiszemelve.

Az első időben már 18 kovács, három rugókovács, egy rézműves, három bádogos, három esztergályos, három fúró, és gyaluló munkás, három kerékkovács, 18 géplakatos, 14 kazánkovács, négy kocsilakatos, négy asztalos és bognár, egy kárpitos, nyolc fénymázoló és betűíró és végül' 16 egyéb munkás, összesen 99-en voltak alkalmazva.

A lokomotív szerelő-műhelyben 10 mozdonyra, a kocsi-műhelyben 2 4 kocsira volt födött hely, míg az udvarban 70 kocsi befogadására volt kellő vágány lefektetve.

A tiszavidéki vasút forgalmának növekedtével, dacára, hogy a Miskolcon és a Nagy-Váradon elhelyezett kisebb szabású műhely is közreműködött a járóműveken szükségesnek mutatkozó fentartó és javító munkálatok végzésénél, főleg pedig mivel a forgalmi eszközöket szaporítani is kellett: a műhely kibővítése elodázhatatlanná vált. Mindezekhez járult még az is, hogy a fővárostól messzeeső nagyváradi műhelyt elkülönített helyzete miatt beszüntették. 1874-ben a szolnoki műhely lokomotívszerelőszínjét egy bódéval toldották meg. Egy év múlva ismét ily bódét kellett emelni, mely bővítéssel a műhely egész a vasút államosításáig megmaradt.

A m. kir. államvasutak csak 1895-ben épíettek egy nagyobb kocsiszerelő műhelyt és a műhely udvarát is nagyobbították aképen, hogy 1896-ban a beépített terület 18,875 m^2, míg a nyílt területe 135,245 m-t tett ki.

A műhelyek kivilágítása a T. V. V.-nál gyertyával, a M. A. V.-nál pedig petroleum lámpásokkal történt.

A műhelyi munkások 1877-ben közművelődési egyesületet alakítottak, mely még napjainkig is fennáll és az utóbbi időben igen virágzóvá lett. Van könyvtára, olvasóterme, daloskore, zenekara. Fölolvasásokat, és hangversenyeket tart.

A műhelyt rendes tűzőrséggel, 1890-ik évben látták el.

1898-ban már födött helységben i4 lokomotív, nyolc szerkocsi és 92 kocsi; nyílt helyen pedig két lokomotív, két szerkocsi és 4oo kocsi volt elhelyezhető.

Ezidőben a műhelynek 434 munkása volt, kiket egy főmérnök, nyolc műszaki, egy kezelő hivatalnok, 12 díjnok, 12 művezető és egy alművezető, összesen tehát 32 személy vezetett.

Az első műhelyfőnök: Wagner Gusztáv főmérnök volt és ugyanitt volt *műhelyszolgálati és vontatási főfelügyelőség,* melynek főnöke, *Kiliásf* Vilmos főfelügyelő, helyettese *Weiss* Gonrád főmérnök volt.

A műhely későbbi főnökei: *Bahns* Ferenc, *Podolszky* Béla, *Skoupy* János, *Ruttkai* Mór, *Salamin* Márton, *Citronyi* János, *Máthé* József és *Varga* László és *Leveles* Kálmán.

Pécsi műhely.

A mohács-pécsi vasút már 1856-ban létesített egy műhelyt Üszögön. 1880-ban azonban Pécsett emeltek egy nagyobbszabású műhelyt és az űszögit kiürítették. Ekkor födött helyen öt mozdonyt, 27 kocsit, szabad helyen pedig 4 mozdonyt és 70 kocsit lehetett tatarozni; amikor is egy főnök egy mérnök, négy hivatalnok, egy művezető, három előmunkás és i44 munkás volt alkalmazásban.

1887-ben a tűzvész földig hamvasztotta a műhelyt. Mikor felépítették néhány helyiséggel nagyobb lett az előzőnél, 1893-ban két új, Steinmüller kazán került használatba. De a felszerelés csak 1896-ban egészítetett ki' úgy, hogy 1898-ban, már 182 munkás dolgozott, 1 főnök, 3 mérnök, 6 hivatalnok és 5 művezető felügyeletével. Födött helyen 11 mozdony, ƒ\o kocsi van, az udvaron pedig 12 lokomotív és 80 kocsi állott.

A műhelyi tűzőrség Pécsett az 1892. év folyamán szerveztetett.

A műhely 1926. június 23-án feloszlott.

Műhelyfőnökök sorrendje: Kopp Tivadar, Hankó Gyula, Pogány Ármin, Benkő Kálmán.

Miskolci műhely.

Az 1860-ik év augusztus i4-én, amikor a miskolc-kassai vonal megnyílt, létesült és nyilt meg az állomási főépülettel szemben elhelyezett főműhely is. A fedett javitószinekben 11 mozdony, 36 kocsi, a nyitott helyen 3o mozdony és 100 kocsi fért el. 1879-ben külön fénymázolószint is építettek. Eleinte a műhely az állomás területétől nem volt elkülönítve, de 1880-ban már szükségessé vált ez, azért, hogy a munkásokat jobban ellenőrizhessék. A műhely, a várostól távol volt, a munkások részére 1886-ban egy külön ebédlőt is építettek. Az ércöntő műhelyt jelentősen ki kellett ugyanezen évben bővíteni. Ugyanis az egész Államvasutak részére itt készítették az öntvényeket. A kocsi szerelőszint is a forgalom növekedtével átalakították, úgyhogy 80 kocsi részére hely legyen. Ez az átalakítás az 1894/96. években történt.

1885-ben «*Dal* és *önképző*» egylet alakult. 1895-ben szervezték meg a tűzőrséget. 1893-ban 70 tanonccal egy műhelyt létesítettek. A miskolci műhelyben 1899-ben 38 felügyelő személy és 575 munkás dolgozott. A műhely mellett később lakóházakat is építettek 4 család részére, minden lakáshoz egy-egy kertrész tartozott. A kolóniában 43 ház van, mely egy hatosztályú elemi iskolát is tart fenn. A munkások nagyon megbecsülik szép, tiszta otthonaikat. Kis kertjeikben gazdálkodnak, szórakoznak. E telepnek mindeddig csak előnyei mutatkoznak. Ha egy-egy lakás véletlen megürül, tömegesen pályáznak annak elnyerésére.

A várostól távol eső helyen az Államvasutak fogyasztási szövetkezete külön jól felszerelt árudát állított fel, ahol a munkások mindén szükségletüket helyben kielégíthetik.

Műhelyfőnökök sorrendje: Kois András, Prohászka József, Kron Ignác, Ruttkay Mór, Sáfrán Ferenc, Bruckner Emil.

Temesvári műhely.

A cs. kir. szab. osztrák államvasúttársaság vonalán egyik legjelentősebb állomás Temásvár volt. A déli vonalrész járműveinek gondozására 1858/59 években az akkori viszonyoknak megfelelően egy nagyobbszabású műhelyt építettek. Födött helyen 18 mozdony és 5o Tcocsi, szabadhelyen ifi mozdony és i5o kocsi részére volt hely.

Ezen időben 3 mérnök, 3 számtiszt és 3 művezető, 3oo munkás és 1 tanonc dolgozott. A temesvári műhelyt 1874-ben megszüntették. Ennek oka abban keresendő, hogy az Osztrák államvasutasság Simmeringen műhelyt állított fel s így a temesvári műhely tevékenységére nem volt szükség. A feloszlatott műhely épületeit 1881-ben brikettgyár részére rendezték be. 1883-ban pedig keretfűrészt szereltek fel és a magyar uradalmakban termelt szálfákat itt fűrészelték. 1891-ben (XXV. tc.-kel) a vasutat államosították és a műhelyt 1892-ben újból felépítették. A műhelyt 1899-ben 1 főnök, 4 mérnök, 10 kezelő alkalmazott, 10 művezető és 3g4 munkással dolgozott. Födött helyen 22 mozdony és 5o kocsi, nyitott helyen 10 mozdony és i5o kocsi volt elhelyezhető.

1867-ben temetkezési egylet, 1892-ben műhelyi tűzőrség állíttatott fel. Trianon 1920-ban elcsatolta.

Műhelyfőnökök sorrendje: Link Antal, Szelhoffer Károly, Hermann Sándor, Biringer Miksa, Jakoby Arnold.

Piski-i műhely.

Λ keleti vasutak arad-gyulafehérvári vonalán, a vonal középpontján, Déván (fíunvad vin.) akartak műhelyt létesíteni 1868-ban. De az ottani intéző körök, mindent elkövettek, hogy ezt — félve a szociális mozgalmaktól, — megakadályozzák. Ez sikerült is nekik, s így minden népesebb helységtől távol, egy Piski nevű faluban, az állomásépülettel szemben állították fel 18í18-ban a műhelyt. 1869. Íatl- havától kezdve egy félig— meddig összetákolt helyiségben 20 munkással dolgoztak. A műhely építését 1870-ben fejezték be tejesen és a fokozódó forgalomra tekintettel 1878-ban átépítették. Az első erdélyi vasutat 1884-ben államosították és a műhelyt a M. Á. V. vette kezelésbe. 1896-ban 3 drb. régi gőzkazán helyett 2 drb. Steinmüller-Egyenberger-féle vízcsöveskazánt helyeztek el és a gépészeti berendezéseket is kiegészítették. Minthogy a piski-i állomás és műhely' pusztaságon épült a felügyelő személyzet részére lakásról kellett gondoskodni. így ott két lakóházat is építettek. A földszinten 4—4 az emeleten 3—3, a padláson 2—2 lakás épült. 1873—75-ben két nagyobb méretű emeletes házat is építettek a hivatalnokok számára, ettől nyugatra két hosszú utcán lassanként, egy-két család befogadására alkalmas kertes házakat építettek. 1899-ben már 100-nál több ház volt készen. A munkások szívesen költöztek bele, mert egy szoba konyháért havi öt forint, 2 szobáslakásért havi 8 frt. bért fizettek. A nőtlenek pedig ha családos munkásnál laktak, 1 frt. 20 kre-ért kaptak szállást.

1873—75-ben zene és dal egyesület, 1891-ben 60 tagú tűzőrség létesült. 1899-ben 265 munkás, 40 inas dolgozott. Fedett helyen 12 mozdony, 42 kocsi, nyitott helyen 12 mozdony és 120 kocsi volt tárolható.

Műhelyfőnökök sorrendje: Pacher Henrik, Biringer Miksa, Hermann Sándor, Meskó János, Szőnyei Lóránt.

Magyarország vasúti műhelyei.

Templomszentelés az északi főműhelytelepi lakóhelyeken.



le.

Magyarország bíboros hercegprímása a vasutasok között.

A magyar vasutasság nemcsak azon fáradozik, hogy a rombadőlt vasutat újraépítse és kifogástalanul a közgazdasági élet szolgálatába állítsa, hanem erkölcsi hite és vallásos buzgósága jeléül lakótelepein templomot is épít.

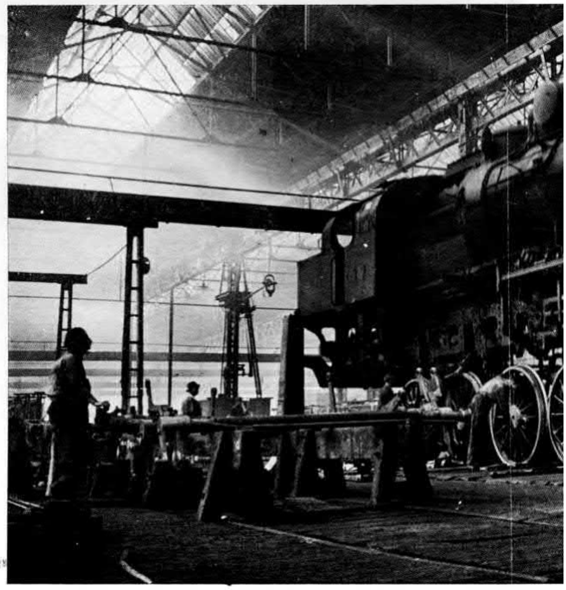
Az államvasút jelentős anyagi hozzájárulása, Budapest székesfőváros és az egyházak támogatása, a hívek adományai és ami mindennél áldozatosabb, a telepi munkásság természetbeni hozzájárulása és szabadidejében végzett munkája útján az elmúlt év őszén az északi főműhelyi lakótelepen épült új templom.

Magyarország bíboros hercegprímása maga szentelte fel a templomot, mert a vasutasság hithűségét és dicséretes áldozatkészségét különös elismerésben kívánta részesíteni.



Egykorú fényképfelvétel. Eredetije borosjenői Kádár Gusztáv ny. Máv. műszaki főtanácsos birtokában.

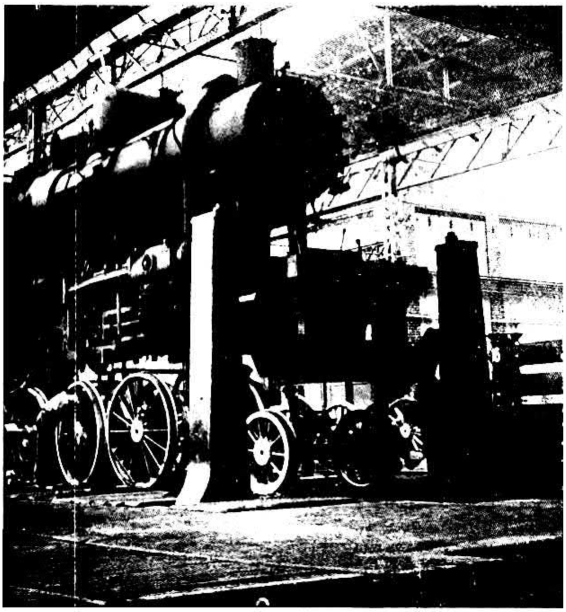
Épitik a m. kir. államvasutak Északi fői



Északi főműhely, mozdonyszer

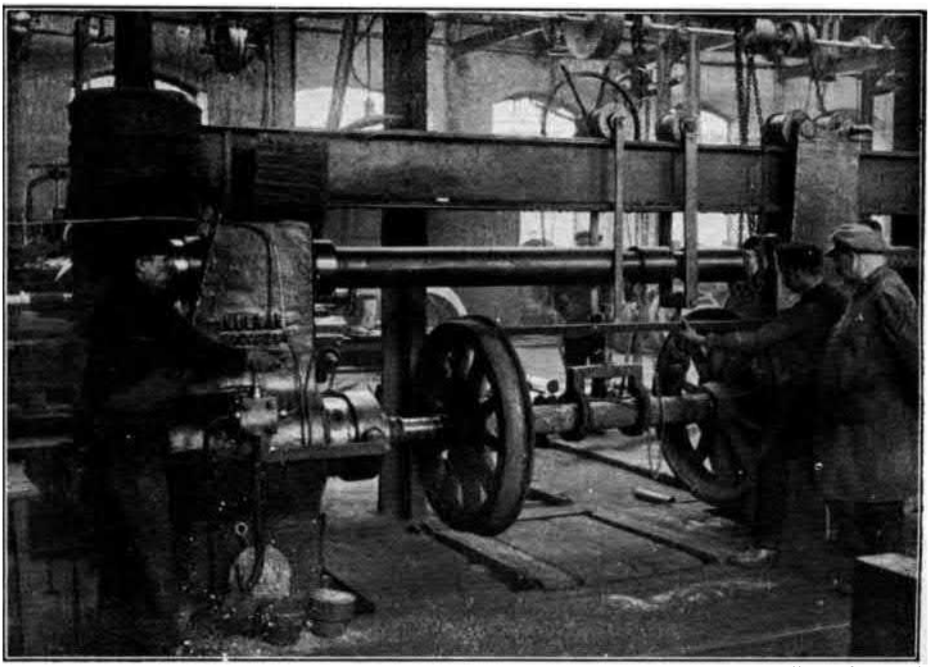


ak Északi főműhelyét 1883-ban. Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó történelme.



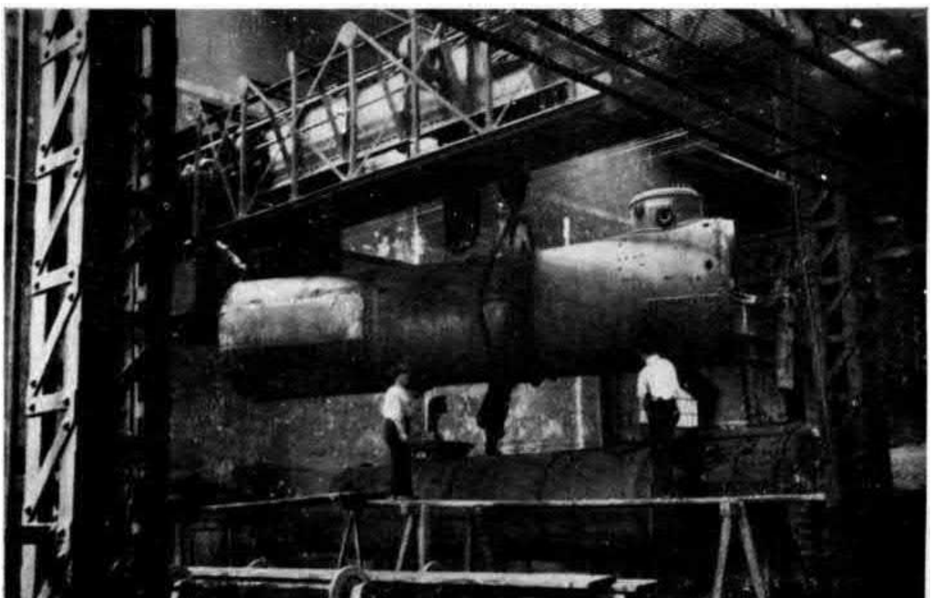
mozdonyszerelőcsarnok 1936-ban. Eke Mihály felvétele.

Az államvasutak műhelyi munkáiból.



Holtiinger felvételei.

Herék felerősítése a kocsitengelyre*



Mozdonykazán javítása az Istvántelki főműhelyben.

Északi főműhely.

Amikor a magyar állam 1868-ban a budapest-salgótarjáni vonalat megváltotta vasúti javítóműhely még nem volt. A mozdonyok javítását Pesten a kőbányai úton lévő Magyar-Belga gyárban, a kocsik javítását pedig a közelben lévő Magyar-Svájci gyárban végezték. Ez a két gyár 1870-ben csődbe került és az állam vette kezelésbe. Az elsőből a M. A. V. gépgyár, az utóbbiból az északi főműhely lett. A két gyár üzemét 187a. aug. elsején Zimmermann Frigyes gyárigazgató vezetésével egyesítették. A Címe ekkor a «m. kir. államvasutak gép- és kocsi gyára» volt. A gyárba a kőbányai útról lehetett bejutni és a gyár négy, ez úttal párhuzamosan elhelyezett épületből állt. Ezekben a vagonokat gyártották. A Kőbánya felé eső hosszú épületbe a kovácsok, esztergályosok és a gyár hivatalos helyiségei foglaltak helyet. A későbbi ebédlő-terem helyén volt az anyagszertár. 1873-ban a gyárban tűz ütött ki, s négy párhuzamosan, fekvő szerelő, szin teljesen, leégett. Az újjáépítésnél új anyagraktárt is építették. Fedett helyiség ezidőben 12572 m^2 az összes terület pedig 19160 m^2-t tett ki. Fedett helyen 20 mozdony 31 kocsi, szabadhelyen pedig 259 kocsi volt elhelyezhető. Minthogy az államvasutak vonalai rohamosan szaporodtak, járműveinek száma mindegyre emelkedett, csak a főműhely maradt meg eredeti méreteiben, tehát 83—84-ben kényszerítő szükségből nagyobb arányú kibővítést határoztak el, ezt 1885-ben fejezték be. Ekkor épült*) a 20000 m^2 területen fekvő nagy mozdony szerelő csarnok. 1900-ban a főnök és a felügyelő személyzet száma 92, köztük 19 műszaki alkalmazott. S 4o művezető, 2 5 különféle teendőkkel megbízott egyén és i48o munkás volt alkalmazásban. A műhely területe 162980 m^2, a fedett helyiségek 6i4o4m^2. 90 mozdonyt 455 kocsit lehet tető alá állítani, a szabadban 48 mozdony s 280 kocsi volt tartható. A járműveket i3 tolópaddal állították át különböző vágányokra. 1900-ig a kocsik tolatása az udvaron lóerővel történt. Az északi főműhelyben 1890. évben szervezték 120 emberrel a tűzőrséget, azonkívül 7 emberből álló készenlét csoportot is, kik külön helyiségben aludtak, hogy éjjeli szükség esetén azonnal kéznél legyenek. Az éjjeli pótlékjuk 4o kre-t tett ki. Az északi főműhelynek, mint a többi főműhelynek, külön tanonc műhelye van, melynek berendezése mintaszerű. A műhely környékére 54 részben egyenletes részben földszintes lakóházat építettek, szép kertekkel, pázsittal. Ezekben 321 család volt elhelyezhető. Ezzel egyidejűleg 4 osztályú elemi iskolát is állítottak s a telepet fogyasztási szövetkezeti árudával látták el. A munkások közt 1880. évben alakult a «Törekvés dal- és önképzőkör», majd «Temetkező és takarék egyesületek »-et létesítettek. Az első magyar vagongyár igazgatója Müller János volt.

Műhelyfőnökök sorrendje: Kappes Károly, Müller János, Podolszky Béla, Bergmann Miksa, Lóránt Marcell, Sáfrán Ferenc.

* *

*) Lásd a műmellékleten.

Kolozsvári műhely.

A Magyar Keleti Vasút, Nagyvárad-kolozsvári része 1870. szept. 7-én nyílt meg. Kolozsváron favázas műhelyt állítottak fel. Később az állomás épületet cserélték ki. A végleges műhely 1874. május havában nyílt meg. 1 műhelyfőnök, 2 mérnök, 1 művezető, 3 kezelő hivatalnok, 3 előmunkás, vagyis 10 ügyelő személy vezetése melett 93 munkás dolgozott. Fedett helyen i4 mozdony, 4o kocsi, nyitott helyen 40 kocsi volt elhelyezhető. 1878-ban a kocsiszerelő szín leégett, de hamarosan felépítették 1880-ban az anyagszertár épületet nagyobbították meg. 1886-ban fa-félszer is épült. 1891-ben a mozdony szerelő szín kicsinek bizonyult, úgy hosszabbították meg, hogy abba még 8 mozdonyt, vagyis összesen 22 mozdonyt lehetett elhelyezni. A műhelyt 1891-től gázzal világították. 1890-ben 60 tagú tűzőrséget létesítettek, az őrséget 4—4 tűzőr felváltva végezte. 1892-ben «Vasúti Olvasó és Dalkör»-t alakítottak. 1896. október havában zenekarra] is kibővítették az egyesületet. Az egyesületnek rövidesen 35o tagja lett. A Dalkörben 4o, a zenekarban 46 tag működött. A kolozsvári műhelyben 1898-ban 1 főnök, 22 ügyelőtiszt, kik közül 4 műszaki, 8 művezető, 9 kezelőhivatalnok volt, ezek vezetésével 262 munkás dolgozott a műhelyben.

Trianon elcsatolta tőlünk.

Műhelyfőnökök sorrendje: Török Sándor, Kabay György.

Szeged-rókasi műhely.

Az alföld-fiúméi vasút alapítása. 1869. évben kezdték építeni a vonal középső részén, Szegeden, a körtöltés és Szeged-rókus között. 1870. november i-én nyitották meg. Ebben az időben 1 főnök, 1 mérnök, 1 hivatalnok, 2 díj nők, 1 művezető, 1 előmunkás vezetésével 120 munkás dolgozott.

1879. március 12-én az árvíz, úgyszólván elsöpörte Szegedet. 1885. január i-én az alföld-fiúméi vasútat megváltotta az állam (ι884· XXXIX. te.) s a műhelyt kibővítette. Ekkor már 1 főnök, 3 mérnök, 1 hivatalnok, 5 díj nők ,5 művezető, 1 alművezető és 262 munkás volt munkában. Fedett helyen 10 mozdony, 18 kocsi, nyílt helyen 4 mozdony és 88 volt tárolható. 1889. szeptember hóban alakult meg a «Dal- és Olvasó Kör». A szeged-rókusi műhelyi tűzőrség 1891. május 3i-én tartotta első őrségi szolgálatát. 1926. év június 26-án feloszlott.

Műhelyfőnökök sorrendje: Kappes Károly, Kron Ignác, Funák Károly, Halbauer Antal, Sáfrán Ferenc, Schmidt Ferenc.

* *
*

Szombathelyi műhely.

A magyar nyugoti vasút főműhelyét 18'72-hen Szombathelyen létesítették. Az első időben 1 főnök, 1 mérnök, 4 hivatalnok, 2 művezető és 90 munkás dolgozott. A fedett helyen 9 mozdony, 2 5 kocsi, szabad helyen 9 mozdony és 5o kocsi volt elhelyezhető. A magyar nyugoti vasutat 1889-ben államosították. 1891-ben a műhelyt kinövi tették nevezetesen tartalék kerékpárok tárolására, külön vágányokat fektettek. A műhelybe 1892-ben külön mozdonyszereidét és kovács műhelyt állítottak fel, 189.8-ban pedig 2 drb. Simonis és «Ganz rendszerű» forrcsöves kazánnal ellátott erősebb gőzgépet alkalmaztak. 1892-ben szervezték a 60 tagú tűzőrséget, 1888-ban a Haladás dal- és őnképző egyletet. 1900-ban a szombathelyi műhelyben 1 főnök, 3 mérnök, 8 hivatalnok, 8 művezető és 3oo munkás dolgozott. Fedett helyen 18 mozdonyt, 25 kocsit, nyílt helyen 7 mozdonyt és 260 kocsit lehetett elhelyezni.. —

Műhelyfőnökök sorrendje: Podolszky Béla, Nádas Róbert, Halbauer Antal Horváth Jenő, Kőmíves János.

Kaposvári műhely.

(később, mint a pécsi műhely fiókja megszűnt 1926. június 23-án.)

A báttaszék-dombóvár-zákányi (duna-drávai) vasútat 1872. augusztus i4-én nyitották meg. Ezzel egyidőben létesítették a fűtőházzal kapcsolatos műhelyt, mely eleinte 3 mozdonyt és 5 kocsit födött helyen, ugyancsak 3 mozdonyt és 3o kocsit pedig nyitott helyen tudott elhelyezni.

A gyenge üzletmenet miatt 1878-ban ideiglenesen, 1884-ben pedig a XXX. te. kel államosítva, a Máv. végleges kezelésbe vette a vasutat és a műhely kibővítésére ez időközben került sor. A bővítéskor a hátsó udvarban 3, a régi raktár helyén pedig 4 kocsi javító vágányt építettek. 1891-ben a fütőházat Dombóvárra helyezték és a fütőház épületei a műhely céljaira adatták át. Ekkor 1 főnök, 8 tisztviselő, illetve műszaki vezető alatt 88 munkás dolgozott a műhelyben. A szabadban már 80 kocsi fért el a javító vágányokon.

Műhely főnökök sorrendje: Szelhoffer Károly, Porkoláb Zsigmond, Papp Dénes, Nürnberg Miklós.

Zólyomi műhely.

A *salgótarján-zólyomi* vonalat 1872-ben átvette a M. Á. V. s ezzel egyidejűleg Zólyomban egy fiók műhelyt állítottak fel, mely később a ruttkai vonalon közlekedő hegyipálya mozdonyait, valamint a garamberzencze-selmeczbányai vasút forgalmi eszközeit is gondozásba vette. Eleinte csak egy műszaki és egy kereskedelmi tisztviselő, valamint egy elő- és ötven műhelyi munkás dolgozott. Amikor a műhely munkája megszaporodott, 1884-ben a fütőháztól különvált és egy mozdonytároló vágányt építettek 4 mozdony befogadására. 1892-ben ezt hat-állásúra bővítették. A munkások között a kartársi érzés igen kifejlődött, önálló betegsegélyző és temetkezési egyletük volt 1874-ben Zólyom állomásán. 1898-ban 1 főnők, 1 műszaki, 3 kereskedelmi hivatalnok, 3 művezető és 100 munkás látta el a műhely üzemét.

Műhelyfőnökök sorrendje: Katona Endre, Szepesi Simon, Salamin Márton, Hermann Ernő, Ulbrich Rezső, Fritz Ármin.

Fiumei műhely.

A fiúméi műhelyt 1873-ban, a tengertől elhódított földrészen létesítették. Kezdetben egy főnök, egy művezető és egy hivatalokon kívül 3o munkás dolgozott. Eleinte a ^épek mozgatására lendítő kereket használtak, de később a felszerelés egy gőzgéppel és két gőzkazánnal bővült.

Fedett helyen 9 lokomotív, nyílt helyen pedig 3o kocsit helyezhettek el.
A forgalom növekedésével, bár a tengerrel való küzdelem árán a műhelyt bővíteni kellett és mintegy száz munkás dolgozott a műhelyben. De 189 4-ben megnyílt a zágrábi műhely is és ezzel a fiumei műhely fiók műhellyé vált. Födött helyen immár csak egy mozdonyt, nyílt helyen két mozdonyt és 60 kocsit helyezhettek el. 1900-ban egy főnök, egy művezető és egy számtiszttel 4o munkás dolgozott Fiúmében.

A Ksod ruttkai műhely.

A kassa-oderbergi vasút Felső-Magyarországon a Tátra és Fátra lábainál, a Hernád és Vág völgyét szeli át, s úgy nemzetgazdaságilag, mint stratégiai szempontból nevezetes szerepre lévén nagy áldozatok árán építették. A vasút teljes megnyitása 1872-ik év március hó 18-án történt. A vonal hossza 353.13 km. volt.

Ezt megelőzőleg az osztrák területen levő vonalrész megnyitása után már 1871-ik évben szükségesnek mutatkozott egy kisebb műhely felállítása.

E műhely Oderberg állomáson létesült, melyben 70 munkás egy főnök, egy hivatalnok és egy előmunkás felügyelete alatt dolgozott.

Az egész vonal megnyitása után, mivel egyrészről az engedély-okirat szerint vagy az üzletvezetőségnek, vagy a főműhelynek a magyar területen kellett lennie, másrészről pedig a vonal végpontján a műhely céljának és rendeltetésének meg nem felelhetett, ez okból a magyar területen, és pedig lehetőleg a vonal közepe táján kellett, de már most egy főműhelynek helyet keresni.

Zsolna, Rózsahegy és L. Szt.-Miklós városok — közöttünk legyen mondva — nem voltak még a vasúti főműhely jelentőségéről tájékoztatva, s azt kereken elutasították s így történt, hogy a választás Ruttkára a m. kir. államvasutak végállomására esett, s mellyel egyidejűleg Ruttka egyszersmind vasúti gócpont lett.

A ruttkai főműhely 187/i-ik év december hó 2-án nyílt meg, amelybe az oderbergi műhely átköltözködött. A munkások idegen nemzetiségűek voltak s rövid két év múlva 1876-ik évben egy főnök, egy mérnök, két segédmérnök, két hivatalnok és két művezető alatt 185 munkással találkozunk.

Ma a vonal hossza — ideértve a kassa-oderbergi vasút által kezelt h. é. vasutakat is — 5441 km. s a ruttkai főműhely kétszeres bővítés után 135 drb. mozdony és 3032 kocsiállomány mellett 22 drb. mozdonyt és fedett helyen 50 drb. kocsit, szabadban pedig 200 drb. kocsit fogadhat magába.

Az 1883-ik évben a kocsiépítési osztály 1892-ik évben pedig a műhely területén állott főszertár leégett. Az előbbi kibővítve, az utóbbi pedig elkülönített helyen a modern igényeknek megfelelően épült fel.

A műhely fejlődésével párhuzamosan emelkedett a lakáshiány is. Az 1883-ik évben épültek a telepítvényi házak, ahol úgy hivatalnokok, mint munkások megfelelő lakást találtak. Azóta ezen telepítvény is tetemesen kibővült. Az 188 5-iki év november 17-én tűzoltóság keletkezett s vele egyidejűleg vízvezeték is létesült. Később a tűzoltóság 5o emberből állt s minden igényeket kielégítő zenekara lett, amelyben a munkások úgy a fúvó-, mint a vonóhangszereken ügyesen játszottak.

Az 1888-ik év január hó r-ével kezdődik a kassa-oderbergi vasút s vele a ruttkai főműhely gyarapodásának és felvirágzásának korszaka, amidőn a vasút élére ruttkai Ráth Péter vezérigazgató lépett. A vasút konjunktúrái egyszerre megváltoztak. A forgalom rohamosan emelkedett s vele együtt a főműhely nagyobbítása, célszerűbb berendezése, valamint a különféle humanitárius intézmények egész sorozata létesült.

A tanonciskola 1890. évben létesült, amelyet ma már 4a tanonc látogat, majd 1894. évben a m. kir. államvasutak támogatása mellett egy állami népiskola 1896. évben pedig az egész telep villamos világítási és a ruttkai fogyasztási szövetkezet létesült, mely az 1898. évben már közel' 2 őo.ooo frt. forgalmat éri el, végül a lelki dolgokról sem feledkezve meg, 1899-ben a főműhely kezdeményezésére a római katolikus hitközség Szucsány községtől elválva, egy önálló plébániát alkotott.

A ruttkai főműhelynek 645 munkása volt. A felügyeleti személyzet egy főnök, két főmérnök, egy mérnök, négy segédmérnök, hat hivatalnok, nyolc művezető és 10 egyéb irodai személyzetből állott.

A járművek fentartási költségei 1898. évben őgő.S 18 forint 61 krt. tettek ki.

Az összes munkások átlagos havi keresete: 4 frt. 50 kr. napi átlagos keresete pedig 1 frt. 59 kr. 1918-ban a 4 koronán felül volt.

E műhelyek főnökei: Schmidt Konrád, Brandtweiner Mór, Rempel József, Saager Ferenc és Lux Artur voltak.

Fiókműhelyek voltak még: Oderberg, Igló, és Kassa állomásokon.

Győr-sopron-ébenfurti vasút műhelye Sopronban.

A műhely r88o-ik évben már megnyílt Sopronban, de csak 26 munkást foglalkoztatott, 1 főnök, 1 kezelő hivatalnok és 1 gépápoló vezetése mellett. A műhelyben fedett helyen 1 mozdony, 4 kocsi, míg a szabadban 16 kocsi fért eí. Az igazgatóság a munkások részére segélyalapot létesített. A műhelynek tűzőrsége nincs, de a munkások egy része tűzoltó is a városnál. Éjjel az éjjeli őr vigyáz és ha szükség van rá, riadót fúj a városi tűzoltóknak. A műhely munkásainak a létszáma 1899-ben is csak 47 volt. A műhelyben 1897-ben födött helyen 3 mozdony, 6 kocsi, a szabadban pedig 20 kocsi tárolható.

Aradi műhely.

1883-ban a fütőházhoz csatolt műhelyben végezték el a szükséges javításokat. 1885-ben már megkezdték a nagy műhelynek az építését és 1886. derekán már meg is nyílt. Vezetősége: i főnök, i számtiszt, i művezető és egy művezető gyakornok. A munkások 70-en voltak. Ebben az időben fedett helyre 4 mozdonyt és 10 kocsit, a szabadban pedig 4o kocsit lehetett javítani. 1887-ben két kocsit befogadó fénymázolószínt, 189/1-ben tatarozószint, irodahelyiségeket és laktanyát is építettek. 1896-ban két Steinmüller kazánt is felállítottak. A munkások «Dialoskör»-t is alakítottak .1899-ben 131 munkás dolgozott a műhelyben, kiket 1 főmérnök, 2 hivatalnok, 3 művezető és 1 segédművezető vezetett. A műhely fedett helyiségeibe négy lokomotív és 32 kocsi, az udvarba pedig 60 kocsi fér el.

Deési műhely.

1887-ben egy kisebbszabású műhelyt építettek, amely nem sokáig tudott megfelelni feladatának, s így 18g5-ben egy kielégítően felszerelt műhelyt adtak át a forgalomnak. Nemcsak, minden mesterség részére külön helyiség, de munkás ebédlő is volt benne. A gépeket egy 55 lóerős; gőzgép hajtotta. A világítás villannyal, a fűtés gőzzel történik. A műhelyben 71 munkás foglalkozott, kikre egy főmérnök, 2 művezető, egy műhelygyakornok, egy gépkezelő, 1 számtiszt és 1 díj nők ügyelt.

Fedett helyen 6 mozdony és 8 kocsi, a szabadban pedig 3o kocsi helyezhető el. A vágányok hoszszúsága 23o folyóméter. —

Sátoralja-újhelyi műhely.

A «Magyar északkeleti vasút» 1890. évi augusztus hó i-én vétetett állami kezelésbe. Ezen vasút 5 vonalának hossza összesen 484.78 km. A vasutat 1871—72—73-ban adták át a forgalomnak, mely időben 45 mozdonya és 716 kocsija volt. A sátoralja-újhelyi műhelyt olyan szerencsés időben építették, hogy megfelelő számú munkást, bármely pillanatban fel lehetett fogadni és foglalkoztatni. A megélhetési viszonyok! elég kedvezőek voltak. Habár a műhely nem is a vonal középpontjába esett, de mégis jó helyen, mert 3 főirány találkozásánál feküdt. Az állomás és a műhely egymástól távol volt és így akár az állomást, akár a műhelyt tetszés szerint la lehetett bővíteni. A műhelyi pályaudvar 1000 m. hosszú, i3o m. széles és 77500 m^2 területű volt. összes vágányainak hossza 8000 folyóméter volt 20 váltóval. Fedett helyen 10 mozdonyt és 46 kocsit lehetett munkába venni. Az udvaron levő vágányokon 4ao kocsit lehetett elhelyezni. A műhely fekvő-gőzgépe *9.5* lóerejű volt. A kovács műhelyben pedig 1 Nasmyt-féle 7 mázsás ütő hosszú gőzpörölyt állítottak fel. Ez a főműhely 1870. június hó 16-án nyílt meg. Eleinte kevés munkás volt, de később a számuk elérte a 200-at. Ez a szám azonban csak nagyon lassan emelkedett, úgyhogy i4 év múlva is csak 260—270-et ért el. A berendezés is keveset változott. Egy kazánkovács futódarun kívül egy Seller-féle gyorspörölyt és néhány esztergapadot állítottak fel. A munkások egyre

többen és többen lesznek. 1888-ban már 450-en vannak. Az eddigi gyertya-világítás helyet, most már petróleummal világítottak. A «Magytar-gácsi vasút» államosításával a magyar részre eső járművek gondozását is ebben a műhelyben végzik, s így 18go-ben elérte működésének tetőfokát. A személyzete 1899-ben: i főnök, 3 mérnök, 5 művezető, 4 számtiszt, i kezelőtiszt, 2 irodaszolga, 2 előmuukás, 1 gépkezelő és 1 kapusból állt. A műhelyben i4—22 inas is dolgozott, kiket a mérnökök vasárnaponként elméleti oktatásban részesítettek. A munkások 1875-ben önsegélyző pénztárt alapítottak, melynek igen áldásos hatása volt a munkások anyagi helyzetére. 1876-ban « Daloskor »-t létesítettek, melyet 1896-ban «Dal- zene- és önképző-egyesöletté» változtattak át. A tűzoltóság intézménye már 1874-ben kezdett kifejlődni.

1893-ban fektették le a harmadik gőzkazánt, míg a gőzgépet 1896—ban egy 100 lóerővel cserélték fel. 1899-ben, 1 főmérnök, 5 műszaki-, 12 kezelőhivatalnok, i3 művezető, összesen 3i-en vezették a műhelyben dolgozó 490 munkást. Trianon 1920-ban megszűntette.

Műhelyfőnőkök sorrendje: Nadeniczek Róbert, Ruttkay Mór, Szepesi Simon.

Debreceni műhely.

Kezdetben mint fiókműhely 189 5-ben kezdte meg működését Bary János művezetővel. 1898-ban műhely elnevezéssel kibővült.

Műhelyfőnökök sorrendje: Podolszky Béla, Strieker Sándor, Ditrich Antal, Rother Ernő, Kamarás Gyula.

Székesfehérvári műhely.

Azelőtt a déli vasúttársaság, kocsijait külföldre vitte javítani, de ez nem igen volt gazdaságos, s ezért Székesfehérváron felállított egy műhelyt, amely 1892. év első napján megnyílt. Megnyitásakor 1 főnök, 1 mérnök, 3 hivatalnok, és 2 művezető felügyeletével 4o munkással lett benépesítve és fedett helyen i4 mozdony, 26 kocsi, szabad helyen pedig 8 mozdony és 120 kocsi fért el. 18g4-Den a fénymázoló műhelyt, 18g5-ben akazánkovácsműhelyt kibővítették, majd 1896-ban raktári hivatal helyiséget építettek. A munkások között alakult «Dal- és zeneegylet»-et a déli vasút igazgatósága rendszeres segélyben részesíti. A műhelynek tűzőrsége nincs, de van bizonyos számú tűzoltája, kike taz egyik műszaki alkalmazott képez ki. Ezek ugyan éjjeli szolgálatot nem teljesítenek, de a 3 éjjeli őr vigyáz a tűzbiztonságra, Van a telepen fogyasztási szövetkezet. A műhely 1899-ben 1 főnök, 2 mérnök, 1 mérnökgyakornok, 5 hivatalnok, 3 művezető és két előmunkásból, rajtuk kívül 290 munkásból áll. Fedett helyen igmozdony és 38 kocsi, szabadban 16 mozdony és 200 kocsi fér el.

1933-ban a Duna-Száva-Adriai vasút államosításával a Máv birtokába jutott.

Műhelyfőnökök: Pálos (Peiszer), Járay Elemér.

Zágrábi műhely.

Létrejött 1894· évi augusztus 4-én. A megnyitáskor, 1 főnök, 1 kezelőhivatalnokkal, 4 művezetővel és 2 5 munkással kezdte meg működését. A mozdonyjavító színben 19 mozdony, a kocsiszínben 55 kocsi fért el. Szabadban öt mozdony és 200 kocsi volt elhelyezhető. Műhely szertára leégett, de 1896-ban újra felépítették. A munkagépeket elektromossággal hajtják. Az esztergályozó műhely gépeit pedig közvetlen a gőzgépektől transmisszióval mozgatják. A kazánkovácsok tolópadjait elkülönített kis szekunder gépekkel működtetik. A gyermekek részére 4 osztályú, magyar nyelvű, elemi iskolát tartanak fenn. A tűzőrség 60 munkásból állt. Az ügyelő személyzet: 1 főmérnök,, főnök 5 műszaki tisztviselő, 10 hivatalnok, 11 művezető. A munkások száma 410. Fedett helyen 19 mozdony, 55 kocsi, nyitott helyen pedig 22 szerkocsi és 36o kocsi részére van hely.

Műhelyfőnökök sorrendje: Biringer Miksa, Halasy Géza, Heim Győző, Ostoic Ráfáel, Lampl Gusztáv.

A Dunakeszi-i főműhely.

A háborúban tönkrement, a forradalmak alatt kifosztott és Trianon és az oláhok által elvitt kocsi és mozdonyparkunk rekonstrukciós munkálatait nagyobbrészt az északi főműhely végezte, melynek fényező műhelye leégett. így történt, hogy az akkor már megkezdett dunakeszi-i főműhelyt befejezték és az északi főműhely személykocsi osztályát, annak személyzetével együtt Dunakeszire helyezték. A dunakeszi-i főműhely 1926. május havában nyílt meg.

Budapest közelében, de azért mégis a periférián olyan kultúr-életet teremtett meg ez a főműhely, melyhez foghatót alig találunk vasutaink történetében. Gyönyörű személyzeti lakások szinte park-várossá fejlesztették ezt a hepe-hupás vidéket. Sport és társadalmi élete Budapesttel versenyez.

A főműhely telepen a templom 1929. évben épült.

A műhelyfőnök kezdettől fogva Lányi Ferenc.

Források:

A műhelyek ismertetése a m. kir. Orsz. Levéltárban 1867—1899 évekből végzett kutatások, Fehérvári István Máv. felügyelő és Kovács Elek Ksod főmérnök adatainak felhasználásával, valamint Vörös László miniszteri fogalmazó (később kereskedelmi miniszter) Ocskói Ocskay Gusztáv, Récsey Emil, Wodianer Béla Antal, Szigeti János, Heeger Árpád vasúti senatizmusának és a hivatalos rangsor behasonlítása mellett történt.

2. FEJEZET

A vasutasok egyenruhája 1845-től.

A vasutasok egyenruhája.

Amint tudjuk, Magyarország legelső vasútja a *pest-váci* vonal volt, melyet a Magyar Középponti Vasúttársaság épített.

Ennél a vasútnál szolgálatot teljesítő vasúti személyzet 1845—1849 években *magyar ruhát* viselt. Ezt pedig onnan tudjuk, hogy a «*Budapesti Híradó*» című lap 18/45. november 13-án (csütörtökön) a 281. sz. lap 316. oldalán leírja a pest-palotai próbamenetet és azt írja: «*zöld atilla, magyar nadrág és nemzetiszínű forgóval ellátott kalpag volt az öltözékük, mely igen jóhatású vala».*

Ez a magyar ruha csodálatoskép' megmaradt az abszolutizmus idején is. Volt olyan német vasutas ezidőben, aki egyetlen szót nem tudott magyarúl, de azért magyar ruhát hordott. A magyar vasutasok ennek ellenére sorra felmondtak, mert a német szó és a magyar nadrág — úgy látszik — nem fért össze.

1868-tól...

Az alkotmányos rend helyreállítása után,

1868. szeptember 26-án a közmunka- és közlekedési minisztérium! közhírré tette, hogy a magyar vasúti hivatalnokok és szolgái ruházatára vonatkozólag a következőképen intézkedik: «Állomásfőnököktől lefelé a hivatalnokok nem fognak egyenruhát viselni, hanem fehér paszomántos sötétkék sapkát viselendenek. A magasabb hivatalnokok, kik a közönséggel érintkeznek, mint pl. revizorok, ellenőrök stb., jobboldalukon egy érem-í szerű jelvényt fognak viselni narancssárga szallagon. Ez az érem ezüstből készül, középen a magyar címer, alatta a szárnyaskerék, körirattal a vasút cége szolgál. A szolgák (u. i. akkor szolga volt mindenki, azok is, akik ma érettségi nélkül hivatalnoki, vagy segédtiszti rangban vannak) egyenruhája atillából, búzavirágszínű sapkából, világos szürke zsinóros nadrágból, nyári és téli felöltönyből áll. A téli sipka fekete báránybőr hajtókával. Csomagolok (a később málházók) és őrök barna kék esi kos *blouset* fognak viselni. Egy év múlva lép e rendszabály életbe». És 1869. április 1. (tehát fél év múlva) már életbe is lépett. Az első egyenruházati szabályzatot képekkel Langer Károly vasúti és hajózási főfelügyelőségi főnök készítette és gróf Mikó Imre hagyta jóvá.

Piros sipka őse a vasúton.

5252 sz. 759 II. Körözvény.

a m. kir. államvasutak valamennyi szolgálati ügyosztályához.

Az állomási főnökök jövőben vörösszínű sipkát fognak viselni.

Az utazó közönség érdekében — különösen midőn az utazók kérelem vagy panasz végett az állomási főnökkel érintkezni óhajtanak — kívánatos, hogy az állomási főnökök sajátságos egyenruha, vagy valamely ruhadarab színe által felismerhetők legyenek.

A nm. m. kir. közmunka és közlekedési minisztérium e tárgyban tett előterjesztésünkre engedélyezni méltóztatott, miszerint jövőben az állomási főnökök sipkái, nem mint a többi állomási hivatalnokoké: kék posztóból, hanem vörös posztóból készíttessenek s zöld csíkkal és szárnyas kerékkel legyenek ellátva.

ily sapkák elegendő számmal leendő készítése végett a kellő intézkedéseket már megtettük s felhívjuk állomási főnökeinket, miszerint ezen új sipkákat maguknak mielőbb megszerezzék s azt azonnal használatba vegyék.

A sipkák megszerezhetése iránt a szerelvényi kezelőség adand felvilágosítást.

Pesten; 1870. július hó 29-én.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:
Horváth.

Két hónap múlva megszűnt a piros sipka.

Mindössze két hónapig tartott a főnökök piros sipkája. Valahogy a *„vörös posztó"* nem tetszett, mert a déli vonal valamennyi állomásfőnöke erélyesen tiltakozott e különös megjelölés gondolata ellen. Végre az üzletigazgatóság is belátta, hogy a vasút főnökeinek állása sokkal tekintélyesebb, mint sem hogy a fejre helyezett megkülönböztetés a hordárokéval azonos piros sapkával történjék. — Lássuk tehát mi történt ez ügyben két hónap múlva:

Körözvény az északi és déli vonal valamennyi
állomásfőnökéhez.

(Az egyensipkák viselése tárgyában) Folyó évi július hó 29-én 5a 5a sz. a. kelt körözvényünkkel kibocsátott azon rendeletünk, mely szerint az állomási főnökök a többi állomási hivatalnokok egyensipkáitól elütő vörös posztóból készült és zöld csíkkal ellátott sipkát viselni tartoznak, további intézkedésig érvényen kívül helyeztetik.

Kelt Pesten, 1870. év szeptember hó 28-án.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:
Horváth.

A történeti kutatás során megállapítottuk, hogy az állomási főnökök piros sapkája mögött üzlet rejtőzött. Semmi szükség sem volt erre a piros sapkára és mégis be akarták hozni, sőt nehogy a beszerzési forrás iránt kételyei legyenek az állomási főnököknek a következő körözvény adatott ki:

5252 ez. 1815. VII. Körözvény.

a m. kir. államvasutak valamennyi alárendelt szolgálati ügyosztályához.

Az állomási főnökök egyenruházati sapkája megrendelése iránt.

F. évi július hó 17-én 52 02. sz. a. kelt körözvényünk kapcsán értesítjük állomási főnökeinket, miszerint a számukra újonnan behozott egyenruházati sapkák 6 frtjával *Rosenthal úrnál Pesten* szabályszerű úton azon módon rendelhető meg, amint ez a szolgaszemélyzet számára m. évi ápril hó 17-én i45o. sz. és 82 gyűjtőszámú körözvényünkkel el lőn rendelve.

Pesten, 1870. augusztus 2 5-én.

A m. kir. államvasutak üzletigazgatósága:

Horváth.

Mikor kapták a vasúti altisztek az ezüst zsinórt?

Függelék.

A magyar vasúti tisztviselők jelvényei és a szolgák egyenruhájának szabályozására nézve a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszter által 1868. évi szeptember hó 17-én 8456. sz. a. kiadott utasításhoz.

1. Az altiszti rangfokozatba tartozó alkalmazottak, vagy amennyiben valamely vasútnál altiszti rangfokozat nem léteznék, a következő szolgák, úgymint:

Állomási elöljárók, vizsgáló főkalauzok, főkalauzok, főkocsi mesterek, főraktárnokok, pálya-, alagút-, távirda-, szertár-, állomás-, rak-, és kocsi felvigyázók; továbbá távirászok, kalauzok, kocsi mesterek, raktámokok, és hídmesterek. Szolgálati egyenruházata olykép módosíttatik, hogy ezek nem a szolgák számára előírt egyenruházatot, .hanem a tisztviselők számára kötelező egyenruházatát tartoznak viselni, azon különbséggel, hogy az egyenruhán arany zsinórzat helyett, ezüst zsinórzat alkalmazandó.

2. Az 1 pontban felsorolt altisztek, vagy hasonrangú szolgák közül azok, kik az utazó közönséggel érintkeznek, úgymint:

Állomási elöljárók, vizsgáló főkalauzok, főkalauzok, kalauzok és fökocsimesterek.

A szolgák számára előírt szabású, de sötét kék posztóból készült, fekete zsinórzattal és ezüst rangjelzőkkel díszített attilával is ellátandók.

3. A szolga-személyzet az eddigi sapkát az ismertető jellel ellátandó munkás személyzet pedig a mostani IV. osztályú sapkát tartozik viselni.

Budapest, 1886. augusztus hó 28-án.

Báró Kemény.

Közmunka és közlekedési m. kir. minisztérium. 2324i.

A magyar vasúti tisztviselők jelvényei és a szolgák egyenruhájának szabályozására nézve 1868. szeptember hó 17-én 8456. sz. a. kelt itteni rendelettel életbe léptetett utasításhoz kiadott függeléket tudomás és annak' határozataihoz való szoros alkalmazkodás végett azzal közlöm az igazgatósággal, miszerint e függelékben foglalt határozatokat a jövő évi nyári ruha kiosztás, illetve beszerzésnél életbe léptetni kívánom.

Budapest, 1886. augusztus 28-án.

Báró Kemény.

Altiszteknek:

A rang a gyapjúzubbony gallérján ezüstből hímezett rózsák által jelöltetik. Az állomás elöljárókat és kompintézőket 3 rózsa, a vizsgáló fő-kalauzokat, főkocsimestereket és főraktámokokat 2 rózsa, a többi al-tiszteket i rózsa illeti. Altiszti gyakornokokat rangjelző nem illeti meg.

Szolgáknál:

A rang *narancssárga színű parolin* alkalmazandó és ezüstözött csíkok által jelöltetik és pedig I. rangfokozatba tartozó szolgákat 3 csík, II-rangfokozatba tartozó szolgákat 2 esik, III. rangfokozatba tartozó szolgákat i esik, IV. rangfokozatba tartozó, valamint a napibéres szolgáknak külön rangjelzőjük nincs.

Ügyszintén az igazgatósági hivatalszolgáknak és kapusoknak sincs, rangjelzőjük.

A Máv. alkalmazottainak egyenruhája ügyében a legelső magyar nyelvű 1872. augusztus i-től érvényes *illetményszabályzat* 6 §-a rendelkezett, (lásd a 208. oldalon.)

Ezt követő időben i5 esztendőn keresztül körrendeletekkel szabá-lyozták a szolgálatban viselendő ruhát a szolgaszemélyzetre, míg a hivatal-nokok csak szolgálati sapkát viseltek. Végre 1888-b!an Baross Gábor közmunka és közlekedési miniszter a következő felségfelterjesztést intézte a királyhoz:

Baross Gábor felségfelterjesztése a vasúti alkalmazottak egyenruházata ügyében.

LEGKEGYELMESEBB ÚR!

A magyar vasúti alkalmazottaknak jelvényei és egyenruházata tekintetében érvényben lévő kormányhatósági utasítások és szabá-lyok szerint a vasúti hivatalnokok — eltekintve azon rendeletektől, melyeket némely vasúti igazgatóságok saját hatáskörükben állapí-tottak meg — kormányhatóságilag a szolgálatban nincsenek egyen-ruha viselésére kötelezve s megkülömböztető jelvényként a vasúti végrehajtó, állomási s forgalmi szolgálatban működő hivatalnokokra, nézve csakis a szolgálati sipka viselése van szabályként előírva, — míg a közönséggel egyébként érintkezésbe jövő bármely más hiva-talnok csak egy érem-alakú jelvényt tartozik megkülömböztetésül hordani.

Szemben azon körülménnyel, hogy a végrehajtó, — állomási és forgalmi szolgálatban alkalmazott vasúti hivatalnokok és hivatalnoki teendőket teljesítő egyéb alkalmazottak, a vasúti üzletrendtartás ér-telmében a vasút területén belül bizonyos rendőri hatalommal van-nak felruházva, s mint ilyenek, de a vasúti szolgálat természetéből folyólag a közönség irányában intézkedési s rendelkezési joggal is

bírnak, már régóta érezhetővé vált a vasúti közegek megkülömböztetésére szolgáló jelvények hiányos volta.

Ezen ügy annál kevésbé kerülhette ki figyelmemet, mert az még nagyobb gyakorlati jelentőséggel bír hadgyakorlatok, csapatösszpontosítások, mozgósítás, vagy háború esetén, midőn a vasúti közegek megkülömböztetésére az intézkedések pontos végrehajtása érdekében határozottan szükség van.

Ezen szempontok által vezérelve, részemről a hazai vasúti vállalatok meghallgatása után a vasúti alkalmazottak egyenruházatára nézve a ruha és jelvény ábrákkal együtt legmélyebb hódolattal mellékelt szabályzatot állapítottam meg.

A szabályzat szerint az egyenruha viselése, a közönséggel bármely módon hivatalos érintkezésbe jövő minden tisztviselőre nézve a szolgálatban kötelezővé tétetnék; valamint azon hivatalnokokra nézve is előiratik az egyenruha, s illetőleg a megkülömböztető szolgálati jelvények kötelező viselése, kik a hadimozgósításkor felállítandó tábori vasúti szállításvezetőséghez, a vonalbizottsághoz és hadtáp-bizottsághoz beosztatnak s a kik a hadgyakorlatok, vagy mozgósítás alkalmával előforduló nagyobb mérvű katonai szállítások intézésénél közreműködni hivatva lesznek.

Az egyenruha s a jelvények megállapításánál a takarékosság által megkövetelt egyszerűség volt irányadó, — e mellett azonban súly fektetett arra, hogy az egyenruha, s a szolgálati jelvény az illető vasúti alkalmazott minőségét a hatóságok s a közönség előtt könnyen felismerhetővé tegye.

A m. kir. államvasutak és magánvasuti alkalmazottjai között a jelvények tekintetében csupán azon megkülömböztetés tétetik, hogy a jelvényként alkalmazott szárnyas kerék fölött az előbbiek, mint a magyar állam tulajdonát képező intézmény alkalmazottjai a magyar szent korona jelvényeit is viselik.

Minthogy az eként megállapított egyenruha- és jelvényszabályzat közszolgálati szempontból nem csekély fontossággal bír s a vasúti alkalmazottakban a testületi szellem fejlesztésére is üdvös hatással leend, annak nagyobb súlyt s nyomatékot biztosítandó azon legalázatosabb kérelemmel járulok Császári és Apostoli Királyi Felséged legmagasabb színe elé, miszerint e szabályzatot, melynek életbeléptetése Császári és Apostoli Királyi Felséged közös hadügyministere is már érdeklődését fejezte ki, — legkegyelemesebben jóváhagyólag tudomásul venni s annak kibocsájtására és életbeléptetésére a felhatalmazást legkegyelmesebben megadni méltóztassék.

A vasúti alkalmazottak egyenruházatának szabályozásával összefüggésben az iránt is intézkedni szándékozom, hogy a m. kir. vasúti főfelügyelőség főnöke s ezen hatóság tagjai, mint a vasúti szolgálat s a vasúti alkalmazottak követlen hatósági ellenőrzésével megbízott közegek hivatalos eljárásuk közben szolgálati jelvényt viseljenek. Ily szolgálati jelvényként a legmélyebb hódolattal csatolt minta szerinti karkötőket állapítottam meg, melyeknek viselését a vasúti alkalmazottak egyenruhaszolgálatának kibocsátásával egyidejűleg szándékozván elrendelni, azon hódolatteljes kéréssel járulok Császári és Apostoli Királyi Felséged elé, miszerint az ez irányban kidolgozott s legmélyebb hódolattal szintén mellékelt szabályzat kibocsájtására a felhatalmazást legkegyelmesebben szintén megadni méltóztassék.

A fentiekben hódolatteljesen előterjesztett köreimnek legkegyelmesebb teljesítése reményében a legfelsőbb elhatározás tervezetét legmélyebb alázattal mellékelve maradtam Császári és Apostoli Királyi Felségednek hű s engedelmes ministere

Baross Gábor

(Felség-hozzájárulás.*)

Közmunka- és közlekedésügyi miniszteremet felhatalmazom, hogy a m. vasúti főfelügyelőség közegeinek szolgálati jelvénye és a vasúti alkalmazottak egyenruházata és szolgáltai jelvényeire vonatkozó, itt visszazárt szabályzatokat kibocsáthassa és életbe léptethesse.

Kelt Bécsben, 1888. évi ápril. hó 26-án.

Ferenc József
Baross Gábor

Amint a fenntiekből látható, valamikor a közlekedési miniszter és a király őfelsége foglalkozott a vasutasok egyenruházatával. Érdekes a következő oldalon megfigyelni a felterjesztés befejező részét és a felség-hozzájárulását *magyar nyelven,* az Országos Levéltárban található eredeti kéziratról készült fakszimilén. Mellette találjuk az ügyirat-kűlzet fénykép másolatát is.

*) Kéziratban lásd a 711. oldalon,

Ő

császári és apostoli királyi

Felségéhez

legalázatosabb előterjesztése

Baross Gábor

közmunka és közlekedési magyar királyi ministernek

a vasuti alkalmazottak egyen ruhazati szabályzata tárgyában

Budapesten, 1888. április 8-án

20387 szám 1888.
1397.

Eredetije a M. kir. Országos Levéltárban.

Közmunka és Közlekedésü-gyi magyar ministeremet felhatalmazom, hogy a m. vasúti főfelügyelőség közegeinek szolgálati fel-vénye és a vasúti alkalmazottak egyenruházata és szolgálati jelvényeire vonatkozó, itt visszaadott szabályzatokat kibocsát-hassa és életbe léptethesse.

Kelt Bécsben, 1880. évi április hó 26-án

Ferencz József

Péchy Tamás

hatalmazást kéréssel járulok Császári és Apostoli Királyi Felséged elé, mind az ez irányban kidolgozott s leg-mélyebb hódolattal szintén mellékelt szabályzat kibocsátására a felha-talmazást legkegyelmesebben meg-adni méltóztassék.

A fennebbiekben hódolatteljesen előterjesztett kérelmemnek legkegyel-mesebb teljesítése reményében a leg-felsőbb elhatározás tervezetét legmé-lyebb alázattal mellékelve, mara-dok Császári és Apostoli Ki-rályi Felségednek hű s engedel-mes ministere

Péchy Tamás

3. FEJEZET.

Utazási kedvezménytől — az utazás illetményjogáig.

SOK SZÓ esett már a vasutasok utazási *kedvezményeiről.* Valamikor tényleg kedvezmény volt. A. A törvényes pragmatika érvénybe lépése (1907.) óta — tehát kerek harminc esztendeje már ennek, — nem kedvezmény, hanem a *fizetés természetével bíró törvényes iUetményszerű joga* minden vasutasnak. Ezt rendelettel elvenni jogszerűen nem is lehet.

A szolgálati és illetményszabályzat io3. §-a világosan kimondja, kinek-kinek milyen kocsi osztályban való díjmentes utazásra van *joga.*

A m. kir .államvasutak keletkezése óta időnkint fel-felmerültek bizonyos redukciós tervek és a vasutasoknak hol egyik, hol másik rétegét tartották e miatt izgalomban.

1885-ben történt, hogy valamelyik képviselő megirigyelte a vasutasok I. és II. kocsiosztályban való utazását és rávette Kemény Gábor mi-, nisztert, hogy az általa kiadott 1884- évi illetményszabályzat 16. §. ellenére, redukálja a kocsi osztályt. De természetesen akkor nemcsak a főmérnöktől, titkártól és főellenőrtől vették el az I. oszt. szabadjegyet, hanem: elvették a főkalauztól, állomás elöljárótól, művezetőtől és mozdony-felvigyázótól a II. osztályú szabadjegyet és vissza sem adták nekik. E tárgyban Tolnay· Lajos MÁV. elnök felterjesztésére, a kővetkező választ kapta a minisztertől:

Titkár, főmérnök, főellenőr visszakapta az I. osztályt.

Méltóságos Tolnay Lajos tanácsos úrnak.

a m, kir. államvasutak igazg. elnökének.*)

Folyó évi január hó 15-én 3 elnöki sz. a. kelt felterjesztésére kivételesen megengedem, hogy a III. rangfokozatbeli**) hivatalnokok közül azok, kik az 1884. évi augusztus hó i-je előtt fenállott szabályok szerint tényleg az I. kocsi osztályt használták, továbbra is

I. kocsi osztályra szóló jegyekkel láttassanak el.

Budapest, 1885. január 18-án.

Báró Kemény Gábor.

*) M. kir. államvasutak Igazgatósága 128815/1923. A. V. sz.

**) Jelenleg VI. rangfokozatnak felel meg.

Amikor elvették a főkalauzoktól, művezetőktől, állomáselőjáróktól és mozdony felvigyázóktól a II. osztályú szabadjegyet)*

M. kir. államvasutak. 794/1885.

Nagyméltóságú Miniszter Úr!

A m. kir. államvasutak alkalmazottai számára m. é. augusztus hó 1-jével életbelépett illetményszabályzat 16. §-a értelmében az altisztek közül csupán az altiszti I. rangfokozatba tartozók jogosítvák utazásaiknál a II. kocsi osztály használatára, s a többi altisztek a III. kocsiosztály igénybevételére utaltattak.

Az említett szabály életbelépte előtt, a műhelyek, vagy fűtőházak vezetésével megbízott szolgák: *a mozdonyfelvigyázók, műhelyi művezetők, állomási elöljárók* és *vizsgáló főkalauzok, — ha nem szolgálati ruhában utaztak, — a II. kocsi osztály használatára voltak jogosítva.*

Az ép megjelölt minőségű alkalmazottak részéről a fennállott szabály újbóli érvénybehelyezése kérelmeztetvén azon tiszteletteljes indítványt bátorkodom Nagyméltóságod elé terjeszteni; hogy tekintve: miszerint a mű-, helyek, vagy fűtőházak, vezetésével megbízott altisztek, a mozdonyfelvigyá*zók, műhelyi művezetők, állomási elöljárók és vizsgáló főkalauzok,* azon altisztek sorából választatnak, kik társaik közül több társadalmi műveltség és jelesb szakképzettség által kiválnak, s tekintve, hogy ezen altisztek rendszerint számos alkalmazottak szolgálattételét vannak hivatva vezetni és ellenőrizni, s már ennélfogva a szolgálat érdekében is kívánatos, hogy társaiktól némi tekintetben megkülönböztessenek, — kegyesen engedélyezni méltózlassék, hogy a megjelölt altisztek, *úgy, mint azelőtt,* — amennyiben nem szolgálati ruhában utaznak a II.-ik kocsi osztályt használhassák.

Budapest, 1885. február hó 11-én.

Tolnay elnök.

A fenti felterjesztést 1885. február 11-én küldték fel a minisztériumhoz. Onnan február 18-án áttették a főfelügyelőséghez — a netán fennforgó észrevételek megtétele végett. A főfelügyelőségnél 1885. február 20-án 1210. sz. alatt iktatták és a következőket írták rá az ügyiratra: *„Az igazgatóság javaslatára nézve észrevételünk, nincsen, s ezt az illető altisztek önérzetének fokozása érdekében elfogadásra ajánljuk.“* Budapest, 1885. február hó 23-án. Ff.-helyettes:

Ambrózy

Miniszteri válasz.

A m. kir. államvasutak igazgatóságának.

F. évi február hó 11-én 794. sz. a. kelt felterjesztésére értesítem, miszerint a m. évi augusztus hó i-én életbe léptetett illetmény szabályzat 16 és 17 §§-áit odamódosítani, hogy a II. osztályú altisztek közül a *mozdonyfelvigyázók, műhely vezetők, állomási elöljárók és vizsgáló főkalauzok* — amennyiben nem szolgálati ruhában utaznak a II. kocsiosztály használatára jogosíttassanak fel, hajlandó nem vagyok.

Budapest, 1885. február 28-án.

Báró Kemény.

*) M. kir. Országos Levéltár, közm. és közl. min. 6116/1885 febr. 12.

Mit mond a kereskedelmi miniszteri rendelet?

Tudomásulvétel és miheztartás végett közöljük a keresk. miniszter Úr Önagyméltóságának alábbi redeletét:

M. kir. Kereskedelemügyi miniszter 78801/1923. VIII.

Magy .kir. államvasutak Igazgatóságának.

Folyó évi június hó 28-án 180507/1921 A. V. sz. alatt kelt felterjesztésére a következőkben értesítem az Igazgatóságot:

A vasúti menetkedvezmény igénylése tekintetében a magy. kir. államvasutak alkalmazottai és a más közszolgálati alkalmazottak nem esnek teljesen azonos szempontok alá.

Míg ugyanis a vasúti menetkedvezmény a közszolgálati alkalmazottaknak és azok családtagjainak nem törvényben, illetőleg törvényen alapuló rendeletben biztosított joga, hanem csupán méltányosságból nyert kedvezménye, addig a *Máv. alkalmazottainak az utazási kedvezmény a szolgálati és illetményszabályzat szerint, azaz* törvény alapján *kibocsájtott szabályzatban* megállapított illetményszerű joga.

Az utazási kedvezmény ugyanis az előbb jelzett szabályzat VII. fejezetében „Szóig, címek és illetmények“ cím alatt van felsorolva, amiből kitűnik, hogy az utazási kedvezmény a vasúti alkalmazottaknál a szabályzatszerű illetmények közé tartozik.

Erpe való tekintettel az Igazgatóság felterjesztésében hivatkozott 70216/1913. sz. itteni rendelet, mely különben is egy közigazgatási alkalmazott ügyéből kifolyólag adatott ki, csak annyiban vonatkoztatható a vasúti alkalmazottakra, amennyiben a Máv. alkalmazottai részére kiadott szolgálati és illetmény szabályzat rendelkezéseivel nem ellenkezik stb.

Budapest, 1928. évi augusztus hó 24-én. a miniszter rendeletéből:

Mátray *helyettes államtitkár.*

Megint elvették az L kocsiosztályt.

f05049/925. Ar. A kereskedelemügyi m. kir. miniszter úr a 85772/925. VIII. és 95824/925. VIII. sz. a. kelt rendeletével 1926. évi január 1-től kezdődő érvénnyel a vasúti alkalmazottak utazási kedvezményét a következőképpen szabályozta:

1. Az I. kocsiosztályra való igényjogosultság eltérőleg a 23. sz. utasítás 42. §. 1. pontjától az *A)* táblázatibeli alkalmazottaknál csak az V. (felügyelő) fizetési osztálynál kezdődik. Ez a korlátozás úgy a szolgálati, mint a magánuta zásokba s *úgy* a tényleges, mint a nyugdíjas alkalmazottakra, valamint a családtagokra is kiterjed.

A kocsiosztályra vonatkozó korlátozó intézkedést a VI. fizetési osztályba tartozó alkalmazottaknál olyképpen kell keresztülvinni, hogy az arcképes igazolványoknak 1926. évre történő érvényesítése alkalmával, az arcképes igazolványokon a kocsiosztályt az „első“-ről, a „második“-ra kell felülbélyegezni.*)

Budapest, 1925. évi december hó 31-én.

Az igazgatóság elnöke:

Kelety s. k., államtitkár.

*) Ez a szolgálat és illetményszabályzat 6. § és VIII. fejezet 103 §-ával ellentétes intézkedés, vagyis formális jogfosztás!

*) 2. sz. Máv. Hivatalos Lap 1926. jan. 16.

VIII. RÉSZ.

HŐSI HALOTTAK ÉS HŐSÖK.
SZOLGALATBAN ELSZERENCSÉTLENÜLTEK.
VITÉZEK ÉS
A HÁBORÚBAN KITÜNTETETT VASUTASOK.
A SPORT KIVÁLÓSÁGAI.



Zsákodi Csiszér János szobrászművész alkotása. Kőfaragó munkát Králl Gy. készítette.

A m. kir. államvasutak igazgatóságának épületén
a vasutas hősök emlékműve.

1. FEJEZET.

A magyar vasutak hősi halottai.

A HAZÁÉRT.

Elmentek. Többé soh'se jöttek vissza. Elvitték a legdrágább kincsüket: az életüket, feláldozni a Hazáért.

A vérzivatarból hazatérők közül is sokan, — a magukkal hozott gyilkos kórnak ellentállni nem tudván, — itthon háltak hősi halált.

A megdicsőült bajtársak emlékét zárjuk szívünkbe és ahol még nincsenek összeírva és kőbevésve a dicső nevek, ennek sürgős megörökítése elsőrendű hazafias kötelességünk.

A Máv. igazgatóság hősi halottai

Benedikti Mihály műsz. alt.
Bokis László ir. s. tiszt.
Endrész József ir. altiszt.
Emericzy Dezső ir. s. tiszt.
Dr. Frank Béla fogalmazó.
Dr. Frenreisz Ferenc főorvos.
Hegyi Lajos díjnok.
Kovács Károly műsz. altiszt.
Kühár István főtiszt.
Mészáros József ir. altiszt.
Molnár Elek díjnok.
Nagy Károly ir. altiszt.
Németh György műsz. altiszt.
Niemtsik Frigyes ir. altiszt.
Pólyák Lajos munkás.
Rezsek Árpád díjnok.
Szabó Sándor ir. altiszt.
Szilveszter Gedeon ir. altiszt.
Tömösváry Győző ir. s. tiszt.
Trombitás Gábor ir. altiszt.
Vámos Miklós mérnök.
Várnay György mérnök.
Vidt Béla mérnök.
Walther László mérnök.

A déli vasút igazgatóság hősi halottat:

Berrár Zoltán
Bordács János
Bruszt Sándor
Csabajszky Antal
Czenger Géza
Dittrich József
Fazekas Károly
Fehér József
Németh Jenő
Füst Oszkár
Geröly Lajos
Géczi István
Gulyás György
Hauptmann Albin
Hájas Gábor
Holzmann Károly
Horvatics József
Rigó János
Horváth Gyula
Jávor Ferenc
Kárner József
Kokály Lajos
Kopházy Izidor
Leopold Dezső
Légrádi Andor
Marvalits Lajos
Messner József
Richter József
Miku Miklós
Navracsics Ferenc
Nárai József
Oláh Lajos
Plenter Ferenc
Rogányi Miklós
Scíüichter Jakab
Schnegg Béla
Sommer Ferenc
Tánczos János
Tóth János
Tóth Sándor
Vadász Imre
Végh Lajos
Vincz Jenő
Wolf Lajos
Zorits Arzén
Szitár Antal

A háborúban elesett és a háború következtében meghalt alkalmazottak a Kassa-Oderbergi vasútnál:

Pulszky Garibaldi vezérigazgató, — az elesett és meghalt alkalmazottak nevét a vasúttársaság igazgatóságának bejelentette s az igazgatóság az 1915. évi december hó 10-én tartott ülésben a hősi halált halt alkalmazottak emlékét a jegyzőkönyvben megörökítette.

A kartársak is szeretettel zárják szívükbe mindazoknak az emlékét, akik az ő soraikból kikerülve a haza védelmében vérüket ontották és életüket feláldozták s a kiknek nevét az alábbiakban közöljük:

Adamek János, kocsivizsgáló az oderbergi fűtőháznál, elesett 1915 júl. 15-én Sokainál.

Baliga József, fűtőházi munkás Ruttkán, meghalt 1914 dec. 27.

Belanyec Pál, pályafent. munkás, Zsolna.

Boratko Mihály pályaőr, Poprád, hősi halált halt.

Chlebus Vince, kisegítő őr (tescheni oszt. mém.), elesett Jaruslaunál 1915 júl. 18.

Cholewa Gusztáv, díjnok Jablunkau; meghalt ismeretlen helyen és időben.

Chrapek Félix ellenőr (üzletigazgatóság), elesett Grabowiecnél 1915 júl. 18.

Cieslar József, vonatmálházó, Teschen, meghalt 1915 május 9-én az odrzykovi tábori kórházban.

Csizmadia József mozdonyfűtő, Ruttka, meghalt 1914 dec. 1-én.

Czeglédi Antal, főszertári munkás, a harctéren kapott sebesülés következtében meghalt a nagykanizsai tartalékkórházban 1915 május 25-én.

Czirák Mihály, pályafent. előmunkás, Igló, meghalt 1915 május 18-án Belochomban.

Czvick József, kőműves, ruttkai o. m. 1916 febr. 16-án Kovel mellett elesett.

Drain Mihály, pályafenntartási munkás a kassai osztálymérnökségnél, meghalt 1914 okt. 20-án egy kórházvonatban.

Duranti András, mozdonyfütő, Igló, elesett 1914 december 30-án.

Fingerhut Rezső hivatalnok, Dombrau; elesett 1915 feb. 14-én a duklai szorosnál.

Garzsó Mihály, pályafent. munkás, Zsolna.

Gusiur Ferenc, fütőházi munkás, Oderberg, elesett Gorlicénél, 1915 március 9-én.

Gawlas Antal, tescheni vonatmálházó, elesett ismeretlen helyen 1914 nov. 1.

Gazdag János, kocsilakatos a ruttkai főműhelyben, meghalt a harctéren kapott sebeiben 1914 dec. 10.

Gál Béni rakt. munkás, Késmárk, meghalt 1915-ben.

Goljer Pál, pályafentartási munkás (zsolnai oszt. mérnökség), meghalt ismeretlen helyen és időben.

Gratz Emil díj nők, Poprádfelka. A 9. honvéd gy.-e hadnagya volt s Gorlice mellett esett el 1915 május 2-án. Birtokosa volt az ezüst vitézségi éremnek.

Harnutovszky János rakt. munkás, Igló; meghalt ismeretlen helyen és időben.

Hermann Tamás géplakatos (jablunkaui fűtőház), elesett 1914 nov. 24.

Hryczek György díjnok, Bystritz; elesett 1914 nov. 23-án Opatkowice.

Hyross Emil, műszaki díjnok a vezérigazg. F. szakosztályánál, műegyetemi hallgató, elesett 1916 október 1-én, eltemetve Podhorce községben (Oroszország).

Jakab János, géplakatos Kassán, meghalt 1915 márc. 29.

Jakubecz János, pályafentart. munkás, elesett Dikovce mellett, 1916 február 1-én.

Janovicz János, főműhelyi fénymázoló, a 71. gy.-e. póttartalékosa, meghalt a harctéren szerzett sebeiben 1915 júl. 30.

Juhász János, pályafent. munkás, Ruttka, hősi halált halt 1915-ben az orosz harctéren.

ifj. Kalocsai Ferenc hivatalnok, Sztrecsény. Mint a cs. és kir. 71. gy.-e. tartalékos zászlósa a Dnyeszter felső folyásánál Hardynia község mellett, midőn századát rohamra vezette, 1915 május 16-án este, ellenséges golyótól fején találva, hősi halált halt. Holttestét exhumálták és a rutkai sírkertben helyezték örök nyugalomra.

Kianicska Balász, pályafenntartási munkás a zsolnai oszt. mérnökségnél, meghalt ismeretlen helyen és időben.

Kindel Vencel kocsikezelőjelölt, Trzynietz; mint súlyos sebesült halt meg Moszkvában.

Kleiber Ede hivatalnok (üzletigazgatóság), fertőző betegségben halt meg 1915 nov. 3-án.

Kiesel Lipót szertárfelvigyázó, Oderberg; meghalt 1914 nov. 23-án haslövás következtében.

Klus János pályafent. munkás (tescheni o. mém.), meghalt 1915 jul. 21-én Rohatynban vérhas következtében.

Kolozsváry János hivatalnok, Korompa. Mint a 67. gy.-e. tart. hadapródja esett el a Stary Jaricze (Galicia) melletti ütközetben, 1915 jun. 25-én.

Kopp József, pályafent. munkás, Zsolna, hősi halált halt 1914 nov. 24.

Köss Károly, vonatmálházó, Teschen, meghalt orosz hadifogságban, Taschkendben.

Kostyán Pál, fűtőházi munkás, Ruttka, elesett Debnyzna mellett, 1914 szeptember 5-én.

Kovács János, kocsikezelőjelölt, Zsolna, hősi halált halt 1915 jan. 9.

Kovács Péter, villamos felvigyázó a ruttkai főműhelyben, a harctéren szerzett betegségben halt meg 1915 okt. 25-én.

Koza József pályafent. munkás (tescheni o. mérn.), elesett 1914 nov. 27-én (a Bukwanál.)

Krajcsir Bálint irodakezelő (ió. oszt. mérnökség.) Elesett Tomasovin 1914. aug. 26-án.

Kuba Győző váltókezelő, Magyarraszlavica; a baj társak kimondása szerint a grybovi kórházban tífuszban halt meg 1915. március havában.

Kuchejda Alajos kocsirendező-jelölt, Dobrau; elesett 1914. szept. 15-én a szerb harctéren.

Kufa József pályafent. munkás (tescheni oszt. mém.), meghalt ismeretlen helyen és időben.

Kunz József, pályafent. munkás a tescheni osztálymérnökségnél, hősi halált halt 1915. május havában a Kárpátokban.

Láng Gyula szerszámlakatos a ruttkai főműhelyben. A harctéren szerzett betegsége következtében meghalt a debreceni járványkórházban, 1915. február 26-án.

Lánc József, jablunkaui vonatmálházó, meghalt ismeretlen helyen és időben.

Lankocz Henrik rakt. munkás, Dombrau; meghalt ismeretlen helyen és időben.

Lehoczky János fütőházi munkás, Ruttka; meghalt 1914. okt. 20.

Leszik Károly dr., fogalmazó a vezérigazg. D. szakosztályánál, hősi halált halt Delejow mellett 1916. szeptember 5-én.

Lukács András, géplakatos a kassai fütőházban, elesett a szerb harctéren 1914. nov. 9.

Lyssek Ignác, jablunkaui fűtőházi munkás, meghalt ismeretlen helyen és időben.

Moldrzyk Pál vonatmálházó, Teschen; elesett 1914. nov. 21-én Ryczownál.

Nahalka András pályáientartási munkás, meghalt az orosz harctéren.

Pacsik Sándor váltókezelő, Prakfalva; elesett ismeretlen helyen (állítólag Galíciában) 1915-ben.

Pajónk Ignác, felváltóőr a csaczai osztálymérnökségnél, az orosz harctéren szerzett betegsége következtében meghalt Csaczán 1915. szeptember 17.

Pallár János rakt. munkás, Késmárk; meghalt 1915. ápr. 1.

Pápai János, hivatalszolga a vezérigazgatóság B) szakosztályánál, meghalt 1915. aug. 27.

Petró Győző, hivatalszolga a vezérigazgatóság B) szakosztályánál, meghalt 1914. nov. havában.

Pieczonka Károly, fűtőházi munkás, Karwin, hősi halált halt 1916. június 30-án.

Pokomy József hivatalnok, Oderberg; elesett Sieniawánál a kolowkai erdőben.

Postek József, pályafent. munkás, Zsolna, hősi halált halt 1914. december 29-én.

Puck Ferenc pályafent. munkás, tescheni oszt. mém. meghalt tífuszban 1915. márc. 23-án Klosterbruckban.

Rozinszky János, főműhelyi asztalos Ruttka elesett 1915. május 20—31. között.

Rotter Adolf pályafelvigy. (tescheni oszt. mérn.) meghalt Kurowiceban kolerában.
Rusznacskó János rakt. munkás, Poprádfelka; meghalt 1914. szept. havában.
Rychlik Károly pályafentartási munkás (Tescheni oszt.mérn.), elesett Lembergnél 1915. jún. 10.
Schuller István, fűtőházi munkás, Igló, hősi halált halt 1915. március 18-án.
Sidlik Simon, pályafent.munkás, Ruttka, éjjeli rohamnál hősi halált halt.
Sikora András, jablunkaui fűtőházi munkás, meghalt ismeretlen helyen és időben.
Sikora Gyöngy pályafent. munkás (tescheni oszt. mérn.), megsebesülés következtében meghalt Leipnikban 1915. aug. 16.
Sikora Pál I., jablunkaui fütőházi munkás, meghalt ismeretlen helyen és időben.
Siostrzonek Pál, tescheni vonatmálházó, meghalt hastífuszban 1915. július 27-én Wadowiceban.
Skandera József, jablunkaui fűtőházi munkás, meghalt 1915. július 15-én Jaroslauban tífusz következtében.
Skuta Jakab, pályafentartási munkás az iglói oszt. mérnökségnél, meghalt 1915. május 1—5 között.
Spaldon Árpád, hivatalnok Korompán (Spaldon István főellenőr, bártfai állomásfőnök fia), a 67. gy.-e. egyéves önkéntese, meghalt a Kárpátokban, a Maguryczne hegy ostrománál, Wola-Michova községnél, 1915. március 8.
Spilák András, fűtőházi munkás, Ruttka, az északi harctéren szerzett betegsége következtében a krakkói kórházban meghalt, november 17-én.
Svecz István, pályafentartási munkás, a rózsahegyi oszt. mérnökségnél, 1915. március 8-án ismeretlen helyen hősi halált halt.
Szabó Benedek főműhelyi kovács, mint tüzér halt meg Galíciában a harctéren kapott sebeiben.
Szadezky János, kocsikezelőjelölt.
Szotkowski János pályafent. munkás, (tescheni oszt. mérn.), meghalt 1915. július 15. Rohatynban.
Szurvoják István, raktárnok-jelölt.
Tácsik Sándor, váltókezelő Prakfalván, meghalt ismeretlen helyen és időben.
Teichmann Ferenc fékező, Teschen; elesett a szerbiai harctéren 1914. november 26.

Teskara Román irodakezelő-jelölt (tescheni oszt. mém.), elesett 1915. szeptember 3-án Sczytowcenél (Zalescyki.)

Tkácsik András pályaőrjelölt (kassai oszt. mérn.), meghalt 1915. jan. 12-én Sátoraljaújhelyen.

Tomcsányi János, szerszámcsiszoló a ruttkai főműhelyben, mint a 15. honvéd gy.-e. póttartalékos esett el 1914. október 28-án az orosz harctéren.

Trnovszky Mihály, pályafentartási ács a rózsahegyi ősz. mérnökségnél, az orosz harctéren halt meg.

Uherek Henrik, karwini fűtőházi munkás, meghalt 1915. április 18-án Odrauban tífusz következtében.

Urbán András felváltóőr (ruttkai osztálymérnökség), meghalt 1914. december 14-én.

Varga István, pályafent. munkás, Ruttka, hősi halált halt 1915-ben a Lemberg körüli harcokban. A II. osztályú ezüst vitézségi érem tulajdonosa volt.

Vincze István rakt. munkás, Kralovár; elesett 1914. október 24-én Wladislawnál.

Wagner György, őrjelölt a zsolnai osztálymérnökségnél; a lengyelországi vasutaknál elszerencsétlenült.

Widra József vonatmálházó, Teschen; elesett 1915. május 20-án Przyhojecnél (Láncút).

Wiesner Károly, jablunkaui mozdonyfütő, elesett Ryczownál 1914. november 23.

Witouch Gusztáv hivatalnok, Trzynietz; meghalt Friedekben.

Ziembinsky Ferenc váltókezelő, Orlau; elesett 1915. május 2-án Simichownál.

Zitka Adolf hivatalnok, Jablunkau; elesett 1914. október 21-én Rodrubynál.

A miskolci üzletvezetőség hősi halottat:

Ádámi János málházó,
Antal János kis. fékező,
Áfra Károly irodai segédtiszt,
Balajti Pál raktári munkás,
Barna István gyári munkás,
Bata Gábor vonatfékező,
Bányai Sándor kocsirendező,
Berecz Pál pályamunkás,
Béres József gyári munkás,
Bodnár János állomásfelvigyázó,
Bogár István forgalmi dijnok,
Bordás István asztalos,
Buda Illés vonatfékező,
Bukó András kisegítő fékező,
Búzás Gergely irodai segédtiszt jelölt,
Büdi András őr,
Czékmány Ferenc József pályamunkás,
Czira Gábor vonatfékező,
Csibrik L)ajos irodai altiszt,
Csömör János pályamunkás,
Dányi János vonatfékező,
Debreczenyi László betűíró,
Drótos Imre gyári munkás,
Dudás István pályaőr,
Dukát Ferenc házi szolga,
Endrődi István pályaőr,
Együd Sándor fütőházi munkás,
Faragó László segéd pályafelv.
Farkas Rezső intéző,
Farle Ferenc lakatos,
Fehér János kocsivizsgáló,
Fekécs Ignác kocsitisztító,
Ficsór Mátyás pályamunkás,
Finta János pályamunkás,
Fodor János pályamunkás,
Fodor József pályamunkás,
Francuz Illés fütőházi munkás,
Fülöp István vonatfékező,
Fux Lajos irodai s. tiszt,
vitéz Gál János kalauz,
Galó István faragó munkás,
Gergely Lukács munkás,
Gerzanits János áll. felv. jelölt,
Gombos Lajos gyári munkás,
Gömöii László pályamunkás,
Gulyik József gyári munkás,
Gyóni Boldizsár pályamunkás,
Győri Béni pályamunkás
Győri György pályamunkás,
Gyurkovics Béla hivatalnok,
Gyökér János gyári munkás,
vitéz Habony Sándor málházó,
Halyzsák György kovács,
Heinrich József kocsilakatos,
Holló András pályamunkás,
Hornyik Dezső lakatos,
Dr. Horváth Béla titkár,
Horváth József forgalmi dijnok,
Hozás János kisegítő fékező,
Hritz Pál asztalos,
Humor Ferenc vonatfékező,
Huszár József asztalos,
Iván Pál pályamunkás,
Izsvák Márton pályamunkás,
Jenei István asztalos,
Juhász Lajos kis. fékező,
Kaszay Béla rézműves
Kecskés Lajos kovács,
Győri Kiss István kazánkovács,
Kiss János pályamunkás,
Kókai István géplakatos,
Kókai János vonatfékező,
Kollár János pályamunkás,
Komár József vasesztergályos,
Kovács László pályamunkás,
Körösi Dezső kis. fékező,
Kuli Ferenc vonatfékező,
Kuli István vonatfékező,
Lackner Ödön műhely gyakornok,
Láng István vonatfékező,
Lőrincz János pályamunkás,
Magyar László pályamunkás,
Magyar Mihály raktári munkás,
Martinkó János gyári munkás,
Maszlag Pál vonatfékező,
Mártha Pál vonatfékező,
Méder Mátyás asztalos,
Mészáros István műhelyi fmunkás,
Mihók János pályamunkás,
Mitnyákovics Péter pályamunkás.
Molnár János pályamunkás,
Molnár Sámuel raktári munkás

Móré Béla kalauz
Muss Károly pályamunkás,
Nagy Balázs pályamunkás,
Nagy Kálmán pályamunkás,
Nagy Lajos pályamunkás,
Németh Elek munkás,
Novák József gyári munkás,
Orosz Lajos pályamunkás,
Pajtók János pályaőr,
Patai Pál fötöházi munkás,
Pálházi József hordár,
Pásztor József vonatfékező,
Pásztor Pál hordár,
Pócsai Ferenc pályamunkás,
Potocski Gyula napib. fütő,
Püspöki András vonatfékező,
Refka Kálmán fémöntő,
Rémiás József gyári munkás,
Rubint Koczka Lajos kovács,
Ruzsinszki Péter kocsirendező,
Sebestyén György pályamunkás,
Siroki Jenő pályamunkás,
Somodi József gyári munkás
Stupák Károly gyári munkás,
Szabó Lajos pályamunkás,
Szabó László fütőházi munkás,
id: Szabó Mátyás pályamunkás,
Szarvas Sándor fűtő,
Szatmári Pál pályamunkás,
vitéz Szepesi Mihály vonatfékező,
Szemén János pályamunkás,
Székely Gusztáv vonatfékező,
Szigeti István vonatfékező,
Szopkó Béla raktárnok jelölt,
Szűcs Bálint fütő,
Sztretya Péter vonatfékező,
Sztrhászki János műszaki hivatalnok,
Tjakács Gáspár pályamunkás,
Takács Lajos munkás,
Tamássy Kálmán dijnok,
Tasi· András raktári munkás,
Tassi Mátyás pályamunkás,
Terék Ferenc vonatfékező,
Toldi Gyula értesítő,
Tóth Ferenc fütő,
Tóth Gáspár fiókmmüh. munkás,
Tóth József raktári munkás,
III. Tóth József gyári munkás,
Tóth József gőzpöröly vezető,
Tóth József asztalos,
Török Mihály pályamunkás,
Ungvári János pályamunkás,
Valentinyi András állomás felvigy.
Varga Imre pályamunkás,
Vaskó József irodai altiszt.
Várady Károly lakatos
Vaszily András pályamunkás,
Vibranyecz János vonatfékező,
Winter Imre hivatalnok,
Zsnika András hordár,

A szegedi üzletvezetőség hősi halottai.

A szegedi üzletvezetőség területéről (szeged-rókusi műhelyt beleszámítva) a világháború alatt katonai szolgálatra bevonult és a harctéren elesett illetve eltűnt, vagy a harctéren szerzett betegség következtében meghalt vasúti alkalmazottak névsora: Szomják Béla tiszt Békéscsaba állomásról, meghalt Békéscsabán 1918. VI. 18-án, mint főhadnagy a harctéren szerzett betegségében;

Székely Sándor műszaki intéző a szegedrókusi. műhelyből meghalt 1918. X. 3o-án mint népfelkelő százados Horvátországban visszavonulás közbe a a harctéren szerzett betegségében;

Mifyaliczki Indrás vonatfékező Szeged állomásról, elesett ismeretlen helyen 1915. III. 24-én mint tizedes;

Ruzsáli An'tal vonatfékező Szeged állomásról, meghalt Kowelben 1918. V. 10-ón mint egészségügyi katona a harctéren szerzett betegségben;

Jovjanovics Sándor raktárnok Szeged állomásról hadifogságba esett és eltűnt mint huszár, holttá nyilvánítva 1922. X. i-én;

Bálint Lajos esztergályos a szegedrendezői fűtőháztól, meghalt Lublinhian 1917· IX· 2 3-án, mint szakaszvezető.

A pécsi üzletvezetőség hősi halottai.

Bogdán József kis. fék.,
Bozsóki János hív. szolga,
Brabecz Vendel p. munkás,
Cserti István kocsirend.,
Deli István p. munkás.,
Dr. Erhardt Károly s. titkár,
Fleischhammer Károly hivatalnok,
Gasparics Gyula von. fék.,
Golob János von. fék.,
Grosits György von. fék.,
Hodoli Vendel kis. fék.,
Horváth Ádám von. fék.,
Horváth Károly előmunkás,
Járányi József fogalmazó,
Kanizslay György kis. fék.,
Kardulák István géplak.,
Kastyák Ferenc von. fék.,
Keresztes Iván előmunkás,
Kiss István von. fék.,
Koller Nándor von. fék.,
Kovács József VI. von. fék.,
Kovács József faragó,
Kovács József p. munkás,
Marton Aladár hivatalnok,
Mikó József előmunkás,
Moldován Vince mozd. vezető,
Nyisztor Sándor kis. fék.,
Páhoki István munkás,
Rácz Sándor oki. mérnök,
Ritzl Antal rakt. munkás,
Schamberger Ádám fth. munkás,
Szecsődi János rakt. munkás,
Szűcs József ir. kezelő,
Tóth Mihály kis. fék.,
Varga János kis. fék.,
Vass József p. munkás,
Visnyei József kalauz.

A budapesti üzletvezetőségnél

a vasúti hősi halottakról semmiféle feljegyzés nincs.*)

A debreceni üzletvezetőség

a hősi halottakról a következőket írta:**)

„Miklós *Imre úrnak Budapest I. Márvány-u. 50. II. 2.*

F. évi december hó 2-án kelt megkeresésére közöljük, hogy üzletvezetőségünknek hősi halottja tényleg nincsen. Hirschler Béla és Vadnai Lajos tényleg hősi halált haltak az üzletvezetőség volt vonalán. Erről nekünk is hivatalos tudomásunk van. Ezt azonban azért nem közöltük előző alkalommal, mert a megkeresésben az üv. (nem az üv. területén) hősi halált haltak közlése kéretett.

Továbbiakban tisztelettel közöljük, hogy az üv. területén hősi halált halt alkalmazottakról semmiféle hivatalos és hiteles feljegyzésünk nincsen. Hallomásból tudjuk, hogy az alant felsoroltak a háborúban hősi halált haltak: Martikány Kálmán hivatalnok, Kleinráth János forgalmi díjnok, Szembratovics Ernő állomásfelvigyázó jelölt, Szilágyi István váltókezelő.

Valószínű, hogy a hősi halottak száma több volt, de azt pontosan megállapítani — feljegyzések hiányában — nem tudjuk. Az alkalmazottak felhívása útján lehetne esetleg még adatokat kapni, azonban ez is hiányos lenne, mert felső vonalaink ezidő szerint elszakított területen vannak. Az alkalmazottak felhívása útján azonban pár napon belül — amint az a megkeresésben kéretett — adatokat közölni nem tudnánk. Debrecen, 1937. december hó 9.

Az üzletigazgató megbízásából: *Dr. Szathmáry* máv, főtanácsos, osztályfőnök.

A szombathelyi üzletvezetőség hősi halottat

1. Hanny János hivatalnok
1. Goda Sándor irodakezelő
3. Mesterházy Ferenc irodakezelő
4. Kugiics János mozdonyvezető
4. Keresztessy András állomásfelv.
6. Strém József vonatfékező
7. Nagy Ferenc fűtőházi munkás
8. Márton Imre fűtőházi munkás
9. Laskoli Lajos kazánkovács
10. Preiner Kálmán előmunkás
11. Nagy Imre kertész
12. Szanyi Vince pályamunkás
13. Gornicsecz József pályamunkás
14. Patyi Gábor pályamunkás
15. Kosik Imre pályamunkás

*) Ezt a döbbenetes valóságot hivatalos kiadmánnyal közölték a szerzővel.
**) 17172/1937. A L Debreceni üv.

A megszállott területek vasutas hőset

Fogház, börtön vértanúhalál.

„Mindenki maradjon a helyén és tegye le a megszálló hatalomra a hűségesküt!“

Ezt üzente a magyar kormány a megszállott területre.

Talán nem is gondolta a kormány, micsoda félszeg helyzetet teremt ezzel az üzenettel a megszállt területen. Voltak úgyis, akik ingadoztak. De ezzel a kétségtelen nagy lelkitusával küzdő, magára hagyott vasutas; társadalommal egészen másképpen kellett volna gazdálkodni.

A vasút mindig nagy hatalom volt és ekkor különösen megnőtt az ereje, mert a megszállóknak nem volt elegendő vasúti személyzete.

Ha a magyar kormány akkor nem ezt, hanem azt üzeni: «A megszállt területeken csak olyan vasutas tegye le a hűségesküt, aki garanciát kap írásban, hogy soha ki nem utasítják a megszállt területről, akkor lett volna valami értelme a letett eskünek. De csak azért tegyék le, hogy ellenök annál jobban eljárhassanak, ha a magyar hazához szívükben ragaszkodnak: ennek semmi értelme sem volt.

Hál’ Istennek, voltak törhetetlen hűséggel és igaz magyar szívvel megáldott magyar vasutasok is, akik kereken megtagadták a hűségeskü letételét. Ezután következett az üldözésük.

1921. október 2-án a lakásukon fogdosták össze a következő magyar vasutasokat:

Ignácz Gyula Máv. hivatalnokot (szül. 1893.)
Szedlyár József ellenőrt (szül. 1882. i/n.)
Jakab Sámuel ellenőrt (szül. 1881. V/i3.)
Vörösbaranyi Mátyás áll. elölj. (szül. 1878. XI/18.)
Dömötör Aladár állomásfelvigyázót és
Németh József kalauzt.

Egy álló esztendeig sínylődtek a börtönben Szabadkán. Az első bíróság 15 esztendei fegyházzal sújtotta Ignácz Gyulát. Röviddel azután még a börtönben agyonverték Varga György dr. szabadkai ügyvéd rabtársával együtt.

Mindkettőt Budapesten vitézzé avatták.*)

Németh Józsefet 8 évi fegyházra, Vörösbaranyi Mátyást és Dömötör Aladárt 5 évi fegyházra ítélték Szedlyár József és Jakab Sámuel egy évi fogház után megszabadultak.**) A szerb Idr. ítélőtábla valamennyit felmentette. Szerencséjük, hogy nem tettek esküt, mert a hazaárulás vádját így rájuk erőszakolni nem sikerült.

Amikor pedig kiutasították őket az első ténykedés itt az volt, hogy Bé listára kerültek és csak hosszas utánjárás és deputációzás után sikerült: azok mögé bekerülni, akik letett idegen hűségeskükjökkel itt a rangsorban addig előrejutottak, amíg a hazafiak a börtönben sínylődtek a magyar hazáért.

*) Lásd a 735. oldalon.

**) Vörösbaranyi Dömötör és Németh két évet ültek.

2. FEJEZET.

A biatorbágyi katasztrófa. — Nittinger Ferenc és Vilonya Sándor forgalmi szolgálattevők tragédiája. — Elszerencsétlenült vasutasok névsora.

A biatorbágyi katasztrófa vasutas áldozatai

1931. szeptember 12-ről i3-ra hajló éjszakán egy emberi érzésből kivetkőzött szörnyeteg felrobbantotta a biatorbágyi völgyhidat, melyről a rajta futó gyorsvonat a közel 3o méteres mélységbe zuhant és ott ízzé-porrátört

A szolgálatban volt vasúti személyzet közül szörnyethalt: *Morvay Alajos* főmozdonyvezető, *Nemes Miklós* fütő, *Gulyás Sándor* vonatvezető, *Ivanits József* kalauz. Ugyanitt halt meg *Kanyó Sándor* délivasúti felügyelő, *Krecsmarik József* Máv. segédtiszt, *DeáJi Domokos* segédtiszt, *Thott Endre* BHÉV. tiszt, *Nagy László* Máv. asztalos.

Budapest Székesfőváros az áldozatok részére a farkasréti temető oldalbejáratához közel a második sorban ingyen sírhelyet adományozott. A vasutasok közül idetemették Kanyó Sándort, Ivanits Józsefet, Deák Domokost, Thott Endrét és Nagy Lászlót.

Morvay Alajost Rákospalotán, Gulyás Sándort Kispesten, Nemes Miklóst Rákoshegyen, Krecsmarik Józsefet Pestszentlőiincen helyezték örök nyugalomra.

A szörnyű tragédiát a Morvay család elkerülhette volna, hiszen nem is kellett szolgálatot teljesítenie. Egyik kollégája helyett vállalta az utat, mely az örökkévalóságba vitte a derék főmozdonyvezetőt. E szerény mű másik helyén (az 575. oldal előtti műmellékletek között) találjuk meg Morvay Alajost családja körében, a fölöttük levő képen pedig abban a pillanatban, amikor a gyorsvonat a völgyhíd közepére ér, ahonnan lezuhantak. Szándékosan hagytuk ki az összeroncsolt vonatot ábrázoló képet, hogy lelki szemeink előtt mindig megmaradjon az élő felejthetetlen hős: Morvay Alajos!

Soha el nem múló kegyelettel és szeretettel őrizzük a szolgálat hősi halottainak emlékét!

Nittinger Ferenc és Vilonya Sándor
kiskunhalasi forgalmi szolgálattevők tragédiája.

Két borzalmas eset történt 1913. július havában Kiskúnhalas állomáson egy héten belül.

A kötelességteljesítés két hőséről emlékezünk meg e néhány sorban, s egyben felidézzük valamennyi szolgálatban elszerencsétlenült és meghalt kartársunk felejthetetlen emlékét.

1913. július 17-én hajnalban 4 órakor felriasztották a nehézszolgálat után pihenő Vilonya Sándor tisztképzőt végzett fiatal forgalmistát: *„Jöjjön azonnal, mert Nittinger Ferenc forgalmistát elvágta a vonat."*

Vilonya kábultan rohant a tragédia színhelyére, s ott találta vérbefagyva a vonal legdélcegebb forgalmistáját összeroncsolva... lábak nélkül! Még élt, noha mindkét lába tőből hiányzott és a hátán meztelen roncsolt hús szörnyű látványa döbbentette meg a szemlélőt.

Nittingert azonnal Szabadkára szántották, de már az operáció közben meghalt.

A baleset oka. Nittinger a felvételi épület előtt intézkedett, az első és második vágány között. Az 5313-as bácsalmási vonat hirtelen hátratolt és a háttal álló Nittingert belökte a vágányok közé. A többi pillanatok műve volt.

Vilonya Sándort pontosan egy hét múlva éjjel szintén elvágta a vonat ugyancsak Kiskúnhalas állomáson szolgálat közben.

A 943-as élőt és romlandót szállító gyorstehervonat rendes közlekedésére kivételes gondot kellet fordítani, hiszen ez volt Budapest éléskamrája.

A váltó-biztosító berendezés nélküli Kiskúnhalason, a forgalmista kengyelfutóvá vált szolgálatközben. A 943-as beszaladt nagy sebességgel az állomásra. Nem állt meg a felvételi épület előtt, hanem egészen a kijárati váltóknál. Vilonya megpróbálta az utat megrövidíteni azzal, hogy majd a befutó vonat kalauzkocsijára felkapaszkodik és nem kell megvárni a vonatszemélyzetnek, míg 4—5 perc múlva a kalauzkocsihoz gyalog kiér. Ámde, csak az egyik kezével sikerült elkapni a fogantyút s csak egylábbal tudott fellépni. A sebesen haladó vonatról lezuhant.

A jobb lábát térd alatt levágták a kerekek. A postakocsi deszka padlója pedig a ballábát beszorította a sínre és a lábfejét teljesen összeroncsolták a kerekek.

Vilonya Sándor kinevezés előtt állt. Ki is nevezték és már 18 éve a kiskunhalasi pénztárt kezeli példás rendben. Jelenleg a VI. 2 fiz. osztályban főintéző.

A miskolci üzletvezetőség területén

1920. évi január hó 1-től szolgálat közben elszerencsétlenült

Feliczi Ferenc áll. elöljáró,
Rékási Gusztáv főmozd. vezető,
Kugler Béla főmozd. vezető,
Sedlák Mihály mozdonyvezető,
Laczkó Pál kalauz,
Gazdag Sándor lámpakezelő,
Joó András fütő,
Nagy Sándor fűtő,
Kónya János kocsirendező.
Fabók János kocsirendező,
Varga Mihály kocsirendező,
Oravecz József kocsirendező,
Nagy Ferenc kocsirendező,
Debrei Pál kocsirendező,
Bakó Ferenc kocsirendező,
Nagy János vonatfékező,
Jakab Imre vonatfékező,
Sípos András vonatfékező,
Bertók János vonatfékező,
Uglyai János vonatfékező,
Radzik Imre vonatfékező,
Czár Lajos vonatfékező,
Furucz János vonatfékező,
Tözsér János vonatfékező,
VIII. Kovács János vonatfékező,
Miklós Flórián vonatfékező,
Krutvina János áll. málházó,
Nagy János váltókezelő,
Várkonyi Vilmos váltókezelő,
Ádám Gábor áll. málházó,
Nagy János váltókezelő,
Nagy Elek pályaőr,
Szabó Imre pályaőr,
Borsi Bálint pályaőr,
Antal Benedek pályaőr,
Veszprémi Lajos mozd. vez. tan.,
Danhauser Sándor kis. fékező,
Bocsi Lajos kis. fékező,
Cseresnyés János kis. fékező,
Zilai János ob. váltókezelő,
Simkó János fth. munkás,
Kiss Sándor fth. munkás,
Tóth Bertalan fth. munkás,
Krizsánlmre fth. munkás,
Búzás Gyula kocsikenő munkás,
Gál Imre szénrakó munkás,
Glázer Károly ács,
Babula Gyula előmunkás,
Fónagy Pál pályamunkás,
Ignácz Mihály pályamunkás,
Kis Pál pályamunkás,
Arany Lajos asztalos,
Bartók Antal rakt. munkás,
Csanálosi Józsefné takarítónő.

alkalmazottak:

A szegedi üzletvezetőségnél

Junghancz János vfék. 1931 **I. 36.**
Juhász János von. fék. 192 **i.X.** 8.
Czakó Ignác váltók. 1921. **XI.** 10.
Gubis István fth. m. 1921. **XI.** 16.
Hlavik Ferenc mozdv. 1922. **IV.** 16.
Drienyovszky Mátyás kr. 1922. **V.** 10.
Uhljár Mihály s. fék. 1922. **VI. 3.**
Dani Ernő éjjeli őr 1923. **X. 3.**
Kujtár István s. fékező 1933. **XI. i3.**
Vajas János áll .felv. 1923. **XI.** 2**4-**
Paksi Imre von. fék. 1923. **XII.** 22.
Sz. Kovács Pál fth. m. 1924. **II. 5.**
Rusznyák Mihály éj. őr 192**4. VII. 4.**
Ottlakán György Sz. Cs. V. s. fék. 1925. **IV.** 16.
Kovács József p. mest. 1925. **V.** 7.
Matusek Mihály von. f. 1935. **X.** 2/4.
Zahorán György p. m. 1926. **III. i3.**
Mohor Bálint p. műnk. 1926 **V.** 11.
Dobó Antal vili. szer. 1926. **XI.** 11.
Lakó József kalauz 1927. **V.** 9.
Bus Albert 1927**. VIII. 3i.**
Bárány György p. m. 1927. **VIII.** 18.
Paku János von. fék. 1917· **X·** 2o·
Salamon Mihály v. k. 1927. **X.** 2**5.**
Szőke József k. rend. 1927. **XI.** 7.
Szilágyi Sándor áll. málh. 1928. **IV. 3.**
Olasz Sándor von. fék. 1928. **V.** 16.
Pignáczky József műsz. 1928. **V.** 24.
Perecz István von. f. 1939. **VIII.** 20.
Póth József pf. m. I93**I. XI. i3.**
Rattai Lajos fűtő i93**i. XIL 3.**
Hajnal András fth. m. 1931**.XII.** 18.
Szépe Bálint p .m. 1933. **XI.** 22.
Bitó Sándor nb. k. r. ig35. IX. 2**5.**
Borsos József p. m. ig36. V. 3.
Kassai János kai. jel. ig36. XI. i4·
Seresi József p. m. 1987. **I.** 2 **3.**
Füzesi Dániel kai. 1937. **II. 4·**
Seres István nb. m. 1987. **V. 3.**
Varga János fűtő 1987. **VII.** 24.
Tiszavölgyi Béla főkal. 1937. **VII. 23.**
Békési János von. fék. 1987**. VII. 23.**

balesetben elhalt vasúti alkalmazottak:

A pécsi üzletvezetöségnél

elszerencsétleniilt vasúti alkalmazottak:

1920-ban: Rónai Antal főmozdvez.,
1922- ben: Peller Péter váltókez.,
1923- ban: Kovács István kazánkov.,
Decsi János p. munkás,
Durci Imre von. fék.,
1924- ben: Takács János kocsirend.,
Stad'inger Vilmos főmdv.,
Pálfi Ferenc géplak.,
Boros János von. fék.,
Szlavecz János éjj. őr.,
llauck Péter kocsivizsg.,
Bonnert József von. fék.,
1925- ben: Csere József p. munkás,
1926- ban: Korcsmarics József kr.,
Hasenai János fütő,
Kovarc Zdenkó mozdv. t.,
Psukás Antal p .felv.,
Druzsin Ferenc pályaőr,
Szilák Pál mozdvezető.,
1927- ben: Énekes Pál p. munkás,
1928- **bftn: Takács János kis. fék.,**
Balogh József von. vezető,
Paszterkó Mihály p. m.,
1929- **ben: Szily Sándor pfelv.,**
Szita István nb. krend.,
1 **g3o-ban: Bodoki József p. műnk.,**
1932- **ben: Rozner Lajos mozgóőr,**
Cseh József nb. vonfék.,
Bischof Ferenc kis. fék.,
Varga Sándor kai. jel.,
1933- **han: Csordás János p. műnk.,**
Bittó Ádám p. munkás,
ig34-ben: Bicsér Sándor p. munkás,
Kele József von. fék.,
ig35-ben: Kispéter Sándor p. m.,
Horváth István lámpák.,
Borosi Ferenc kis. fék.,
Hevesi Ödön kis. fék.,
1937**-ben: Kiss Sándor p. munkás.**

3. FEJEZET.

A magyar vasutak vitézei. — A világháborúban kitüntetett vasutasok névsora.

I.

TISZTI VITÉZEK.

Alberty Károly Máv. intéző Bpest. 3091/1930.
Bácskay Károly vasúti főtiszt, Sopron 2435/1929.
Bálint Ferenc Máv., Szolnok 921/1924. T.
Bodroghy István Máv. főtiszt, Bpest 967/1924.
Borza Pál Máv. ellenőr, Szeged 1264/1925.
Czofalvi Dr, Csia Sándor B.H.É.V. s. titkár, Szentendre 988/1925. T.
Dr. Csia Sándor Máv. ig. főorvos, Bpest 2949/1929.
Csorba Sándor Máv. főmérnök, Bpest 2810/1929.
Csorba Zoltán B. H. É. V. intéző, Pomáz 2865/1929.
Deák Lajos Máv. mérnök, Debrecen 1619/1926.
Dr. Dobó József Máv. tiszt, Szeged 1576/1926.
Ifj. Dobó József Máv. forg. díjnok, Szeged 1576/1929.
Fehér László Máv. intéző Bpest 1220/1925.
Gerelyes Andor Máv. mérnök, Hatvan 1967/1927.
Gérecz Ödön Máv. mérnök, Dunakeszi 3025/1929.
Harmath Géza Máv. főtiszt, Bácsalmás 937/1924.
Helmeczy Gyula Máv. főintéző, Újpest 2910/1929.
Holnapi Dezső Máv. intéző, Bpest 1313/1926.
Horki Ferenc vasúti főellenőr, Bpest 2179/1928.
Huszár Benjámin Máv. tiszt, Nagykőrös 1675/1927.
Dr. Krasznahorkay János Máv. intéző Bpest 212/1922.
Kadarkuti József vasúti tiszt, Székesfehérvár 1861/1927.
Dr. Kálazy Sándor Máv. titkár, Bpest 2786/1929.
Balázsfalvi Kiss Károly kir. tanácsos, Máv. főfelügy. Bpest 439/1923.
Kovács Ferenc ny. Máv. intéző, Alsószölnök 2331/1929.
Dr. Kovásznay Béla Máv. s.-titkár, Bpest 2221/1929.

Dr. Kőszeghy Béla D. S. A. vasúti titkár, Bpest 2617/1929.
Lalthay Jenő Máv. mérnök, Bpest 1893/1927.
Miklós József vasúti tisztv., Székesfehérvár 1372/1926.
MohácsyEmil D. S. A. főtiszt, Nagykanizsa 839/1924.
Németh Jenő Máv. fűtőházi főnök, Jutás 2170/1928.
Papp József Máv. főintéző, Szeged 2132/1928.
Pap László Máv. főtiszt, Pécel 2414/1929.
Sándor Ferenc Máv. mérnök, Tapolca 2803/1929.
Dr. Szenczy Béla Máv. főmérnök, Bpest 2205/1928.
Dr. Szepesy Antal Imre Máv. s.-titkár, Bpest 1060/1925.
Székely Sándor Máv. főtiszt, Dunakeszi 3011/1929.
Tóth Ferenc Máv. mérnök, Debrecen 1940/1927.
Nemes Volkay János Máv. ellenőr, Szombathely 1225/1925.
Wolf Ferenc t zls. Máv. forg. díjnok, Bpest 2243/1928. h. h. h. *)

* * *

Holló Elemér vasgyári főtiszt, Diósgyőrvasgyár 772/1924.
Kápolnay Kálmán Mág. intéző, Kispest 2684/1929.
Kovácsy Sándor államgépgyári főmérnök, Kispest 2975/1929.
Mikesy Álmos Mág. intéző, Bpest 2393/1929.
Varga István Máv. gépgyári intéző, Kispest 3031/1929.

II.
LEGÉNYSÉGI VITÉZEK.

Abosi István vonatkísérő, Dombóvár 5586/1926.
Ács György üz. altiszt. Görzsöny 7006/1928.
Ács József Máv. üz. altiszt, Beleg 945/1923. T.
Balogh Imre f Máv. altiszt, Debrecen 3216/1924.
Balogh János t Máv. fékező, Hatvan 5450/1925.
Bakos Mihály Máv. üz. s.-tiszt, Kiskunhalas 5346/1926.
Nemes Banovits Iván Máv. forgalmitiszt, Bpest 7272/1928.
Baranyai Albert Máv. gépkezelő, Sashalom 3990/1925.
Baráth Mihály Máv. raktármunkás, Karcag 6906/1928.
Benkó András Máv. pályaőr, Vác 6397/1927.
Bernáth János Máv. altiszt, Hatvan 6084/1926.
Beszteri Dezső Máv. műszaki f. Bpest 6247/1927.
Bodó Imre ny. Máv. altiszt, Szeged 1776/1924.
Bozóki András mozdonyvezető, Szeged 1964/1924.
Czakó Géza Máv. pályamunkás, Pusztamonostor 3155/1924.
Czinkotai Mihály főmozdonyvezető, Szolnok 1945/1924. T.

*) Az 573. oldalon alulról a 6. sorban Wolf István forg. díjnok „Ferenc"-re javítandó!

Csata Ignác Máv. kísérőaltiszt, Bpest 6867/1927.
Csitneki István t Máv. lakatos, Vác 8393/1929.
Farkas Mihály Máv. váltókezelő, Kisújszállás 1319/1923.
Fazekas Ferenc mozdonyvezető, Nyíregyháza 7677/1929. T.
Fazekas Mihály Máv. munkás, Irsa 8385/1929.
Földi József Máv. munkás, Mátranovák 6379/1927.
Futó Jakab Máv. altiszt, Pusztaszabolcs 5338/1926. T.
Füredi József D. V. művezető, Székesfehérvár 715/1923. T.
Gróf Gusztáv váltókezelő, Taszár 5190/1922. T.
Gróf József Máv. irodakezelő, Dombóvár 238/1922. T.
Gál János fvasutas, Hatvan 5475/1926.
Gáti Ferenc Máv. tisztv., Soroksár 3830/1925. T.
Gergely András Máv. irodaaltiszt, Miskolc 5487/1926.
Nemes Gönczy László Máv. iroda s.-tiszt, Miskolc 3599/1925.
Györgyfalvy Lajos Máv. géplakatos, Szombathely 3962/1925.
Györvári József Máv. iroda s.-tiszt, Kámon 8777/1929.
Győri Géza vasúti pályamunkás, Győrszentiván 2435/1924. T.
Hajósi István Máv. főkapus, Bpest 8916/1930.
Harmati Kálmán Máv. előmunkás, Hajdúbagos 7016/1928.
Horváth István Máv. üz. altiszt, Isaszeg 6903/1928.
Horváth Lajos Máv. pályaőr, Balatonkenese 8112/1929.
Horváth Sámuel hálókocsi kalauz, Sashalom 438/1922. T.
Horváth János vasutőr, Isaszeg 7124/1928.
Horváth Zsigmond Máv. vonatkísérő, Orosháza 4997/1926.
Ignócz Gyulát vasúti tiszt., Mélykút 8023/1929. vértanú halált halt.
Ilyés Sándor Máv. gépgyári altiszt, Bpest 3653/1925.
Iványi Péter Máv. asztalos, Baja 4858/1925. T.
Karda István Máv. altiszt, Szajol 8902/1930.
Kárpáti Sándor Máv. irodakezelő, Veszprém 689/1923. T.
Keve Sándor Máv. altiszt, Monor 5810/1926. T.
Kelemen Mátyás nyug. Máv. altiszt, Kál 5948/1926.
Kiss Gyula Máv. s.-tiszt, Újpest 7780/1929.
Kondrát József |Máv. kapuőr, Mezőnyék 5867/1926.
Kónyár Mihály Máv. pályamunkás, Ujszász 4361/1925.
Kormányos Máté Máv. s.-tiszt, Bpest 7576/1929.
Kovács Ágoston Máv. kocsirendező, Üjdombovár 7463/1928.
Kovács János Máv. s.-tiszt, Karcag 2744/1924.
Lassú István Máv. kocsirendező, Karácsond 623/1923. T.
. Latorcai Imre Máv. s.-tiszt, Tápiógyörgye 5273/1926.
Légrády Károly Máv. iroda s.-tiszt, Bpest 6008/1926.

Marikovszky Ferenc Máv. iroda s.-tiszt, Szolnok 7760/1929.
Mákos István Máv. munkás, Hatvan 5468/1926.
Mészáros Imre D. S. A. napidíjas, Székesfehérvár 713/1923.
Mohácsi István vasúti munkás, Székesfehérvár 3413/1924.
Molnár János Máv. s.-tiszt, Csurgó 1409/1923. T.
Molnár József vasúti s.-tiszt, Mátramindszent 8811/1929.
E. Nagy Sándor Máv. altiszt, Szolnok 7112/1928.
Morvái József Máv. pályamunkás, Heréd 8804/1929.
Nagy István málházó, Szár 7432/1928.
Németh János Máv. lakatos, Rákoskeresztúr 6677/1927.
Palásti Béla pályafelvigyázó gyakornok, Bpest 356/1927.
Papp Elek Máv. vasúti munkás, Püspökladány 2909/1924. T.
Papp Mihály Máv. raktárnok, Debrecen 196/1922. T.
Pató Imre vonatkísérő altiszt, Bpest 455/1929.
Pál Imre Máv. fékező, Debrecen 1743/1924.
Pálfi József D. S. A. gépész, Székesfehérvár 752/1923. T.
Polgár János t Máv. üz. s.-tiszt, Debrecen 3214/1924.
Polgár Pál Máv. gyári munkás, Isaszeg 8769/1929.
Porkoláb György művezető, Bpest 4297/1925.
Rácz János Máv. pályamunkás, Lőrinci 6348/1927.
Rádi Sándor vasúti pályamunkás, Szentlőrinc 4264/1925. T.
Rónaszéki Pál Máv. kocsifényező, Debrecen 7939/1929.
Sándor István Máv.pályaőr, Vizslás 3310/1924. T.
Sára János vasúti altiszt, Túra 1376/1923. T.
Sóti István Máv. altiszt, Galgahévíz 4883/1925. T.
Südi István ny. vasutas, Pátka 8062/1929.
Sümeghy Gyula D. S. A. altiszt, Sopron 5191/1926. T.
Szabadi János vasúti alkalm., Lepsény 5340/1929.
Szabó Antal vasúti pályamunkás, Földeák 1740/1924. T.
Szakváry Károly D. S. A. ellenőr, Bpest 1086/1925.
Szimai János Máv. asztalos, Miskolc 6163/1927.
Ifj. Sziráki János Máv. s.-tiszt, Ujszász 3849/1925.
Szirmai József Máv. tiszt, Dunakeszi 5808/1926.
Szirmai Ödön Máv. iroda s.-tiszt, Ujszentiván-Ujtelep 1927/1924.
Tassi Lajos Máv. fűtő, Szolnok 3159/1924. T.
Tereki István Máv. irodaaltiszt, Pécs 3297/1924.
Udvarhelyi Béla Máv. iroda s.-tiszt, Debrecen 3922/1925.
Udvarnagyi József vasúti altiszt, Albertfalva 8403/1929.
Varga István Máv. pályafelvigyázó, Ujszász 7890/1929.
Vágujhelyi Péter Máv. hivatalnok, Rákospalota 5871/1926.

Veréb István vasúti altiszt, Tóváros 4323/1925. T.
Vig János Máv. s.-tiszt, Szeged 1871/1924.
Vörös János vasúti altiszt, Bpest 3708/1925.
Zsoldos Endre államvasuti műszaki s.-tiszt, Nyírkárász 7766/1929.

* * *

Gari János villamosfőellenőr, Bpest 2943/1924.
Igaz János villamoskalauz, Bpest 5045/1926.
Karop Imre vili. kalauz, Debrecen 7616/1929.
Kárpáti Bertalan villamoskocsivezető, Bpest 6932/1928.
Majoros Pál villamos ellenőr, Bpest 550/1923.
Mészáros Kálmán vili. ellenőr, Bpest 5051/1926.
Pálfalvi István villamoskalauz, Űjdiósgyőr 5656/1926.
Polgár István vili. kalauz, Soroksár 8251/1929.
Samu Gergely vili. kalauz, Bpest 6214/1927.
Szalai András villamosfőellenőr, Bpest 7858/1929.
Szarka János vili. ellenőr, Pestszentlőrinc 5386/1926.
Tóth Kálmán villamosellenőr, Kistarcsa 5534/1926.

A VILÁGHÁBORÚBAN KITÜNTETETT VASUTASOK NÉVSORA.

Tisztek:

Adorján Sándor MÁV. mérnök tart. hadnagy III. o. vitézségi érem, —I. o. vitéz. é.
Altmann Elek DSAV s. titkár II. v. é.
Balog Emil BSZKRT műsz. főt. főoszt. vez. o. p. f. fhdgy. kor. ar. érd. kereszt.
Balog Ödön Máv. mérnök tart. fdgy. 3. o. kát. érd. kereszt kard ezüst és bronz. Signum Laudis kard. Károlycsapatkereszt és sebesülési érem.
Bálint Ferenc Máv. hivatalnok tart. hadnagy balkar megseb. Károly csapat, ker.
Bánhidi (Genál) Zoltán Máv. főmérnök tart. fdgy. 2. o. vit. ér. bronz és ezüst. Signum Laudis, kard. Károly csapatkereszt.
Debreceni Bárány Gyula Máv. felügyelő arany érdemkereszt.
Benkő Kálmán gépészmérnök Máv. felügyelő műh. főnök tart. fdgy. bronz Signum Laudis, koronás arany érdemkereszt.
Bedő József Máv. ellenőr tart. hdgy. I. o. vit. érem, Károly csapatkereszt III. o. polg. hadi érdemkereszt.
Bényei Zsigmond Máv. igazgató min. tan. III. o. Vaskoronarend.
Bernátsky Ernő Máv. főellenőr népf. százados ezüst és bronz Sign.
Laud. kard. seb. érem, Károly csapatkereszt.

Bordás István Máv. főellenőr arany érdemkereszt, III. o. polg. h. é. k.
Buzetzky Béla Máv. főellenőr, állomásfőnök III. o. polg. hadi érd. k.
vitéz Bodroghy István hivatalnok tart. hadnagy I—III. vit. érem, Károly csapatkereszt, seb. érem.
Csapp Ferenc felügyelő koronás arany érdemkereszt.
Csatáry István főellenőr százados bronz, ezüst Sign. Laudis, katonai ér. ker. szál. II. o. vöröskereszt tiszteleti elvény.
Csorba Sándor Máv. főmérnök tart. főhadnagy I. o. vit. érem, ezüst és bronz Sign. Laudis, Károly csapatkereszt.
Dobó József Máv. felügyelő oszt. főn. h. tart. fhgy. bronz Sign. Laudis, 3. o. katonai érdemkereszt, Károly csap. kereszt, seb. érem.
Droszt Ede felügyelő, százados ezüst, bronz Sign. Laudis.
Dukász Jenő Máv. főellenőr áll. főn. arany érdemkereszt.
Erdélyi Ede ellenőr tart. fhdgy. koronás arany érdemkereszt, bronz Sign. Laudis.
Ernst Károly ellenőr tart. fhdgy. bronz Sign. Laudis, koronás arany érd. kereszt.
Erdélyi Frigyes felügyelő, százados koronás ar. érdemkereszt.
Fejér Lajos Máv. hivatalnok tart. hdgy. I. é. o. vit. ér. Károly csapatk.
néhai Fábián József főmérnök tart. százados ezüst és bronz Sign. Laudis.
Fehér László hivatalnok önk. tizedes I—II. vit. ér. Károly csap. ker. seb. érem.
Faragó Béla intéző zls. I. o. vit. é. kétszer. II. III. o. v. é. Károly csap. ker. és seb. érem.
Farkas Ákos ellenőr önk. tizedes III. o. vit. ér., Károly csapatkereszt.
galántai Fekete István Árpád felügyelő part. hadnagy kor. ar. érd. porosz koronarend, lovagkereszt.
Felsmann István mérnök, felügyelő kor. ar. érdemkereszt.
Fodor Miklós hivatalnok, tart. főhadnagy I—II. o. vit. ér. III. o. kát. érd. ker. bronz Sign. Laudis, Károly csapatkereszt.
Frank Richárd Beszkrt. főtanácsos, tart. tűzérszázados ezüst, bronz Sign. Laudis, Károly csapatkereszt.
Figura Sándor forgalmi díjnok, tart. hadapród jelölt, örm. I. o. vit. ér. Károly csapatkereszt, seb. ér.
Friedenliebi Fritz Pál felügyelő, ny. c. százados kor. ar. érd. ker. 2. o. német vaskereszt, hadiékítmények, vöröskereszt tiszti érem.
dr. Gál Géza Máv. ellenőr, tart. fhdgy. 3. o. kát. érd. ker. Károly csapatkereszt seb. érem.
siktaplócai Gaál Ernő főellenőr, tart. fhdgy. bronz Sign. Laudis, Károly csapatkereszt, seb. érem.

Gavora Jenő dv. ellenőr arany érdem kereszt.
Gáthy Géza ellenőr, III. o. polg. hadi érdemkereszt.
Gábori Tibor Gy. S. E. V. pf. tart. hadnagy Károly csapatkereszt,
Gerenday István mérnök, ezüst vit. érem, Károly csapatkereszt.
Grenczer Mihály dr. tüzérszds. Sign. Laudis, Károly csap. ker.
György Mihály oszt. mám. tart. fdhgy. ezüst, bronz Sign. Laudis. seb. érem.
Heeger Árpád főmérnök, tart. fhdgy. (utólag százados) bronz Sign. Laudis, Károly csapatkereszt, vöröskereszt díszjelvény II. o.
Hejcmann Leó mérnök, Máv. felügyelő, tart.százados bronz Sign. Laudis.
Holládi Péter József, Máv. felügyelő, áll. főn. kor. ar. ér. ker.
Holnapy Dezső Máv. müsz. hivatalnok, tart. hdgy. I. o. vit. ér.
Horváth Gyula ellenőr, állomásfőnök, tart. fhdgy. Károly csapatkereszt.
Horváth Miksa ellenőr, áll. főn. h. III. o. Polg. hadiérdemkereszt.
Hajtó Nándor GYSEV főellenőr ar. érd. ker.
Juhász Jenő felügyelő, tart. huszárhadnagy, kor. ar. ér. ker. II. o. Vör. ker. ér.
Juranek Jenő főmérnök, tart. fhdgy. III. o. Polg. hadiérdemkereszt.
Jób Oszkár főmérnök, füt. főn. tart. fhdgy. kor. ar. érd. ker., bolg.kir. V. o. kát. érdemkereszt.
Just Ferenc mérnök, nyug. Máv. ig. h. 3. o. Vas. ko. rend. Vöröskereszt II. o. dj.
Kasza Pál Máv. felügyelő, áll. főn. ar. érd. ker.
Kaufke Ernő ellenőr, áll. főn. tart. hadapród j. őrm. ar. érd. ker.
Kertész Endre mérnök, ny. felügyelő, népf. hdgy. ar. érd. ker.
Király József főellenőr, III. o. Polg. had. érd. kereszt.
Kiss Simon nyug. Máv. főfelügyelő II. o. Polg. hadi érd. kereszt.
Kovács Antal ellenőr, tart. zászlós 3. o. Polg. hadi érd. ker.
Kovács Sándor hivatalnok, zls. II. o. vit. érem és Károly csap. ker.
Kroll Ferenc Máv. müsz. hiv. tart. hdgy. I. és III. vit. ér. Kár. csap. ker. seb. ér.
Kudla Ágoston ny. Máv főfelügyelő kor. ar. érd. ker., II. o. Vöröskereszt tiszj.
Legény Elemér ellenőr, népf. hdgy. ar. érd. ker.
Langhmár József főellenőr ar. érd. ker.
László István fhdgy. kor. ar. érd. ker. Vörösker. II. és Kár. cs. ker.
Lavotha Emil ellenőr III. o. Polg. hadi érd. ker.
Makláry Sándor felügyelő, tart. fhdgy. bronz Sign. Laudis, Károly csap. ker., seb. érem.

Major Kálmán főmérnök, tart. fhdgy. ar. érd. ker.

Marsovszky Gyula mérnök, rokkant fhdgy. I. o. vit. ér., 3. o. kát. érd. ker., ezüst Sign. Laudis, Károly csapatker., sebesülési érem.

Maurer Fülöp Mórus mérnök, ny. Máv. ig. h. Ferencz József Rend tiszti ker.

Meskó Andor főellenőr ar. érd. ker.

Mihálka István D. S. A. V. hiv tart. őrm. ezüst érd. ker., III. o. vit. ér. kor. Vasérdemkereszt, Károly csapatkereszt.

Mettelka Frigyes gépészmérnök, kir. tan., ny. Máv. oszt. vez. főv. szkv. hdgy. Ferencz József Rend tiszti ker., II. o. Vöröskereszt tiszt. jelv.

Mitterpacher Gusztáv főellenőr, tart. századfirst bronz Sign. Laudis, Fér. Józs. Rend lovagker., Károly csapatkereszt, seb. érem.

vitéz Moises János hivatalnok, tart. zászlós, I. o. vit. ér., pánttal az I. o. vit. éremhez, II. o. vit. ér., Károly csap. ker., seb. érem.

Molnár Béla volt. Máv. hiv. önk. tiz. II. o. vit. érem.

dr. Molnár János felügyelő, kor. ar. érd ker.

Mürkl József főellenőr, ar. érd. ker.

Muzsnai József főellonőr, ar. érd. ker.

Nagyiván Pál ellenőr, tart. fhdgy. ar. érd. ker., Vör. ker. ezüst díszj.

Németh József, ar. érd. ker.

Nagy Gyula hivatalnok, tart. hdgy. II. o. vit. ér.

Papp János főellenőr, tart. hdgy. ar. érd. ker.

Wilder József Ádám ellenőr, ar. érd. ker.

dr. Pásztor Sándor orvos főfelügyelő, tart. ezredorvos, Ferenc József tiszti ker., bronz Sign. Laudis, II. o. német Vaskereszt, Károly csap. ker.

Platschek Dezső mérnök, tart. fhdgy. kor. ar. érd. ker., bronz Sign. Laudis.

dr. Polgár István titkár, tart. fhdgy. ar. érd. ker.

Polgár Géza osztálymérnök, ar. érd. ker.

Principál János ellenőr, tart. fhdgy. bronz Sign. Laudis, Károly csap. kereszt.

Koós Béla hivatalnok, tart. hdgy. II.—III. o. vit. ér., 3. o. kát. érd. ker., seb. ér.

dr. Rak János felügyelő, szám. oszt. főn., népf. százados, bronz Sign. Laudis, 3. o. Vaskoronarend, Károly csap. ker., seb. érem.

Rédey Gyula segédtitkár, Signum Laudis bronz, kor. ar. érd. ker.r Károly csap. kereszt, seb. érem.

Reiner Ferenc Máv. hiv. III. o. Polg. hadiérdemkereszt.

Rotter Károly igazgatóhelyettes, mérnök, oszt. főn., Fer. József Lov. ker.

Rybarcz Amadeusz Rafael ny. főfelügyelő, Fér. József Rend lovagk.

néhai mahalfalvi Rudy Sándor Kor. ar. érd. ker.

Roskovetz Lajos főellenőr, ar. érd. ker.

Ruderschmidt Ferenc ny. főfelügyelő szkv. százados Ferenc József Lovagkeresztje, vörös kereszt, П. o. tisztelet jelv. a hadi ékítmény.

Rudnay Béla főellenőr, ПI. o. Polg. hadi érd. ker.

Salamon Miklós ny. főfelügyelő, Ferenc József Rend Lovagker. II. o. Vör. ker. tisztj.

Sebő Jenő ny. felügyelő szkv. hdgy. Kor. ar. érd. ker. Máv. elnöki elismerés.

Sauer Gusztáv felügyelő, ar. érd. kre. Vöröskereszt díszjelv.

szorkolai Ságh Elemér ny. főmérnök, tart. százados, bronz Signum Laudis, Ezüst Sign. Laudis, II. o. német Vaskereszt, Károly csap. ker., seb. érem.

Spányi Antal, DSAV főmérnök, Kor. ar. érd. ker., Bronz Signum Laudis, Károly csap. ker.

Spirsitzky János felügyelő, II. o. polg. hadi érd. ker. hadi ékítményes, vörös kereszt, ezüst díszérem.

dr. Schleiminger László Máv. orvosi tanácsadó, tart. ezredorvos, П. o. Vör. ker. tisztelet jelv.

Schultz Oszkár ellenőr, tart. fhdgy. I. o. Vit. ér. Károly csap. ker.

.Stefán Ferenc hivatalnok, tart. fhdgy. II. o. Vit. ér. Bronz és Ez. Sign. Laudis, Károly csap ker.

Szabados András Máv. főfelügyelő hadidiszítményes Ferenc József rend lovagkeresztje, III. osztályú német Vöröskeresz-érem, hadidíszítményes 2. oszt. magyar-osztrák Vöröskereszt tiszteletjelvény.

Szabadkay Emil Máv. felügyelő Arany érdemkereszt, hadidíszítményes ezüst Vöröskereszt díszjelvény.

Szabadosi Árpád Máv. főellenőr Bronz katonai érdemérem, Ezüst katonai érdemérem, Károly csapatkereszt, hadidiszítményes 3. osztályú katonai érdemkereszt.

Styevó András Máv. főmérnök Bronz katonai érdemérem, Sign. L.

vitéz Szakváry Siesz Károly DSzAV. ellenőr 1. oszt. vitézségi érem, 2. oszt. vitézségi érem, Bronz katonai érdemérem, Ezüst katonai érdemérem, III. oszt. katonai érdemkereszt, Károly csapatkereszt, Sebesülési érem.

Szathmáry Lajos nyug. Máv. felügyelő hadidíszítményes 2. oszt. Vöröskereszt tiszteletjelvény, legfelsőbb szolgálat nevében megelégedés és köszönet nyilvánítást tartalmazó okirat.

Szauer Artur nyug. Máv. felügyelő Koronás arany érdemkereszt, hadidíszítményes 2. oszt. Vöröskereszt tisztelet]elvény.

kállai Szentgyörgyi Antal Máv. ellenőr 2. oszt. vitézségi érem, Károly csapatkereszt, Bronz vitézségi érem.

vitéz Dr. Szepesy Antal Máv. segédtitkár, 1. oszt. vitézségi érem, Bronz katonai érdemérem, Károly csapatkereszt, Sebesülési érem.

Székely Géza GySEV. felügyelő 2. oszt. vitézségi érem, Bronz vitézségi érem, Bronz és Ezüst katonai érdemérem, Károly csapatkereszt, Sebesülési érem.

Szivák Emil Máv. felügyelő Arany érdemkereszt.

Szokoly Ferenc Máv. ellenőr 1. oszt vitézségi érem.

Szokoly Tihamér Máv. hivatalnok 2. oszt. vitézségi érem.

Tamás Károly Máv. hivatalnok, Bronz katonai érdemérem, Károly csapatkereszt és Sebesülési érem.

Tolnai Elemér nyug. Máv. főmérnök tart. főhadnagy, Arany érdemkereszt, Bronz katonai érdemérem, Signum Laudis a katonai érdemkereszt szalagján.

Till Mátyás Máv. főellenőr, népfelkelő főhadnagy, Koronás arany érdemkereszt, 2. oszt. Vöröskereszt tiszteletjelvénye.

Török Kálmán Máv. felügyelő osztály mérnök tart. tüzérhadnagy III. oszt. Polgári érdemkereszt.

Urbányi Gusztáv Máv. főellenőr szkv. százados, Bronz és Ezüst katonai érdemérem, III. oszt. katonai érdemkereszt, III. oszt. Polgári hadi érdemkereszt, Károly csapatkereszt, és a 2. sávos Sebesülési érem.

Valkó Viktor mérnök nyug. Máv. főfelügyelő népfölkelő főmérnök Koronás érdemkereszt.

Vásárhelyi Pál Máv. mérnök tart. zászlós, Bronz vitézségi érem.

néh. Veér Ferenc Máv. főellenőr, Koronás arany érdemkereszt.

fitódi Veress Sándor nyug. Máv. főfelügyelő, Koronás arany érd. k.

Vér József Máv. hivatalnok, tart. tizedes c. őrmester, Porosz katonai ezüst érdemérem, koronás vas érdemkereszt, Bajor II. oszt. koronás ezüst érdemkereszt.

Vész Béla mérnök m. kir. kormányfőtanácsos nyug. Máv. igazgatóhelyett., 2. oszt. Vöröskereszt tiszteletjelvény, Ferenc József-rend tiszti keresztje.

Weiner Antal nyug. Máv. főellenőr, tart. hadnagy, Arany érd. ker.

Váradi Pál Máv. ellenőr tart. hadapród jelölt III. oszt. Polgári érdemkereszt, a Vöröskereszt hadidíszítményes ezüst díszérme.

Wéghofer Béla Máv. felügyelő, távírdaellenőrségi vezető, III. oszt. Polgári hadi érdemkereszt.

ifj. Willheim Gusztáv Kassa—Oderbergi vasúti főmérnök, tart. főhadnagy, Bronz katonai érdemérem, Koronás arany érdemkereszt, Károly csapatkereszt.

Vexler Antal Máv. főellenőr, tart. hadnagy, Arany érdemkereszt, II. oszt. Vöröskereszt érem.

Wolf István Máv. főfelügyelő állomásfőnök hadidíszítményes Ferenc József-rend lovagkeresztje, 2. oszt. német vaskereszt,

néh. Wolf Ferenc Máv. forg. díjnok, tart. zászlós, Arany vit. érem.*)

polyáni Zonda Ferenc nyug. Máv. főfelügyelő, III. oszt. Polgári hadi érdemkereszt, IV. oszt. Porosz vörös sas rend, Koronás arany érdemkereszt.

Segédtisztek és altisztek:

Arczt János BHÉV. főkocsimester, kor. vas. érd. ker.

Apfenthaler József Máv. pályaőr, tart. tiz. IV. o. Polg. had. érd. ker. Károly csapatker.

Balogh Géza Béla Máv. pályafelvigyázó, kor. ez. érd. ker. (őrmester).

Bagi István Máv. pályamunkás III. o. vit. ér. (szakaszvezető).

Bartha Jakab Máv. pályfelvigyázó kor. ez. érd. ker.

Baráth Árpád Máv. áll. elöljáró, vas. érd. ker.

Ealássy István Domonkos Máv. kalauz, tart. őrm. II. o. vit ér., hadoszt. par. elis. Kor. ez. érd. ker., III. c. vit. ér., Károly csap. kér,, kor. Vas. érd. ker.

Bauer Ferenc Máv. pft. előmunkás, t. szakaszvezető, III. o. vit. ér., koronanélküli és koronás Vasérdemkereszt, Károly csapatkereszt.

Bárány István György DVS. áll. kezelő, pót. tart. tiz., III. o. vit. ér., erre pánt, vas. érd. ker., Károly csap. ker., II. vit. ér. és seb. ér.

Besenyei György Máv. ir. altiszt, tart. őrvezető, II. és III. o. vit. ér., Károly csapatkereszt.

vitéz Bodnár Miklós géplakatos, szakaszvezető, I. és II. o. vit. ér. III. o. vit. ér., török vasfélhold, Károly csapatkereszt.

Bornemisza Lajos pályafölvigyázó, kor. ez. érd. ker.

Bődi Gyula vonatfékező, tart. gyalogos, bronz vit., ezüst vit. ér., Károly csap. ker.

Búkor Imre fűtőházi munkás, tart. főtűzér, c. tiz. III. vit. ér., Károly csap. ker.

Bősze József tolatásvezető, közhuszár, IV. o. Polg. hadiérdemkereszt.

*) Az 573. oldalon az utolsó bekezdésben helyesbítendő: nem Wolf István, hanem Wolf Ferenc forg. díjnok halt hősi halált.

Búzás János állomáselőljáró, kor. ez. érd. ker.
Csete József raktárnok, szakaszvezető IП. o. vit. ér., Vasérd. ker., Károly csapatkereszt, seb. érem.
Császár József kapus, Vasérdemkereszt.
Csatáry Gábor munkavezető őr, III. o. vit. ér.
Cserei Sándor áll. elöljáró, tart. tiz., III. o. vit. pánttal, Vasérdemkereszt, Károly csapatkereszt, sebesülési érem.
Csoknyai József pályafelvigyázó kor. ez. érd. ker.
vitéz Czinkotay Mihály mozdonyvezető, t. őrmester I.—II. o. vit. ér. kor. ez. és vas érd. ker.
Denhardt Mátyás B. H. É. V. segédtiszt, t. szakaszvezető, kor. vas. érd. ker.
Darányi Vilmos ir. segédtiszt, népi. II.—III. o. vit. érd. ker., Károly csap. ker.
ifj. Durant György esztergályos, t. tiz. vas érdemker. I. o. vit. ér., Kár. cs. ker.
Dolgos István főkalauz, t. tiz., IV. o. Polg. hadi érd. ker.
Dutka Lajos lakatos, t. szakaszvezető, II. o. vit. érd. pánttal, III. o. vit. ér., Károly csap. ker.
Endrez Lőrinc főkertész, IV. o. Polg. hadi érd. ker.
Farkas Kálmán váltókezelő, t. tiz. II.—III. o. vit. ér., Kár. csap. ker.
Félix Jakab mozdonyvezető, fegyvermester, kor. ez. és vasérdemkereszt.
Ficza Andor segédtiszt, szakaszvezető, II. o. vit. ér., Kár. csap. ker.
Frajka Jakab vonatfékező, tart. törzsőrmester, II. o. vit. ér.
Fóris Kálmán pályfelvigyázó, tart. c. őrm. kor. ez. ér. ker.
Fuchs Alajos állomáselőljáró, IV. Polg. hadi érd. ker.
Forgács Sándor főraktárnok, tart. tiszt. tiz. IV. o. Polg. hadi érd. ker.
Frits István állomáselőljáró, tart. számv. őrm. II. o. vit. ér.
vitéz Füredi József DSAV művezető, tart. tiszt, h., I.—HL o. vit. ér., Károly csap. ker.
Gansperger Mihály pályamunkás, tart. főtűzér, II. o. vit. ér. III. o. vit. ér., Károly csapatkereszt.
Garai József BHÉV segédtiszt, tart. őrm. III. o. vit. ér,. Kár. csap. ker.
Géfin Lajos segédtiszt, tart. tiz. II. és III. vit. ér.
Gollik András állomáselőljáró, IV. Polg. hadi érd. ker.
Gombácsi Sándor üz. altiszt, t. gyalogos, vas érd. ker. III. o. vit. ér. Károly csapatkereszt.
Gabrovics Ferenc üz. segédtiszt, tart. őrm., ezüst és vas érd. ker., III. o. vit. ér., Károly csap. ker., seb. érem.

Gróf Gusztáv málházó, t. szakaszvezető, I.—II. o. vit. ér. II. o. német vaskereszt.

vitéz Gróf József segédtiszt, tart. tiz., I.—III. o. vit. ér., bajor szolgálati érem, Károly csapatkereszt, háromsávos sebesülési érem.

Győré Ferenc pályafelvigyázó, szakaszvezető, vas. érd. ker., Károly csap. ker.

Grüli Ferenc állomáselőljáró, kor. vas érdemkereszt.

Gyarmaty Mihály BHÉV főpályafelvigyázó, c. tiszv. t. szakaszvezető, kor. ez. érd. ker.

Gyöngyössy Ferenc főkocsimester, kor. vas. érd. ker.

Hajas György főraktárnok, tart. csendörőrsvezető, vas. érd. ker.

Hardicsay Károly művezető, kor. ez. érd. ker.

Hegedűs Pál pályaőr, tart. tiz., II. o. vit. ér., Károly csap. kereszt.

Horvátcki Antal kocsimester, ezüst és vas. érd. ker.

Homyik Gyula állomáselőljáró, IV. o. Polg. hadi érd. ker.

Horváth Antal vonatfékező, tart. szakv., II. o. és kétszer III. o. vit. ér., Kár. csapatkereszt.

Horváth István Máv. fékező, tart. utász, III. o. és II. vit. ér.

Horváth József kocsirendező, tart. tűzmester, III. o. kétszer és II. o. vit. ér., Károly csapatkereszt.

Horváth Pál állomásié]vigyázó, tart. szakv. III. o. vasérdemker., Károly csap. kereszt.

Hrabovszki András kocsirendező, ezüst érd. ker.

Iván Gáspár pályaőr, vasérdemkereszt.

Imre Kálmán kazánkovács, tart. tüzér, III. o., II. o. vit. ér., seb. érem.

vitéz Iványi Péter pályafenntartási asztalos, tart. tiz., III. o., I. o. vit. ér., Károly csapatkereszt.

Jáeger István üzemi segédtiszt, tart. őrmest. III. o. vit. ér. kor. vasérdker. és egy orosz jelentésnek drótnélküli távírón történt felvevéséért 20 Kor. jutalomba részesült.

Janous Sándor ir. segédtiszt, tart. tiz., III. vit. ér., Kár. csap. ker.

Jávori József áll. elöljáró, kor. ezüst érdemkereszt.

Jebinger György Máv. munkavezető, pályaőr, vasérdemkereszt.

Jobbágy Gábor állomásfelvigyázó, tart. szakaszv. III. o. vit. ér. Károly csap. ker.

Kalocsai Imre pályafelvigyázó, tart. számv. őrm. kor. ez. érd. ker.

Kiglits Lajos ir. segédtiszt, Kor. ez. érd. ker., Károly csap. ker. III. o. Vit. ér., Sebesülési érem.

Karsay István áll. elöljáró, Kor. ez. ér. ker. Kor. vas érd. ker.

Kecskés János áll. elölj. tart. őrm., I.—II. o. Vit. ér.

Kállai Sándor MFTR hajóvezető, tart. alvadász, ПІ. o. Vit. ér., Károly csap. ker.
Kiss József távírász, tart. szakaszv. III., II. o. vit. ér., Kor. vas érd. ker. Károly csap. ker., Seb. érem.
Kiripolszki Lajos művezető, tart. főfegyvermester, I. o., II., III. o. Vit. ér., Károly csap. ker., Seb. ér.
Kiss József Albert MFTR vitorlás, Kor. Ez. ér. ker.
Kelemen Pál pályaőr, III. o. Vit. ér.
Kiss Zsigmond áll. elöljáró, tart. őrmester, Kor. Vas érd. ker., Kor. Ez. érd. ker.
Kocsis László pályaőr, I. és II. o. Vit. ér.
Kiszely Rezső áll. felv., Kor. Ez. érd. ker.
Kopasz János Máv. váltókezelő., tart. tiz., II. kétszer, Vas érd. ker., Károly csap. ker.
Kovács István pályafelvigyázó, tart. tüzértizedes, II. o. Vit. ér., Károly csap ker., Seb érem.
Kováts Ferenc áll. elöljáró, Kor. vas érd. ker.
Kovács Gyula áll. elöljáró, Kor. Ez. érd. ker.
Kotroczó Vince állomásmálházó, tart. őrmester, II. o. V. ér.
Kovács Károly MFTR hajóvezető, III. o. Vit. ér., Károly csap. ker.
Kovács Lajos áll. felv. tart. tizedes, Hadtápparság dics. elism., II. o.
Vit. ér. Károly csapatkereszt.
Kovács Sándor áll. felvigyázó, tart. szakaszvezető, Kor. ez. érd. Károly csap. ker.
Kovács Sándor Máv. bádogos, tart. tüzér, II. o. Vit. ér., Seb. ér.
Kröll Mátyás ny. Máv. irodaaltiszt, tart. tíz., I. o. Vit., Károly csap. Seb. ér.
Kusza Gyula ny. Máv. főmozdonyvezető, tart. szakaszvezető, IV. o, Polg. hadiérdem.
Kulcsár István fűtőházi munkás, tart. egészségügyi mester, I. és III. o. Vit. ér.
Kurilla Vince pályaőr, tart. szakaszvezető, II. o. Vit. ér. Károly csap. ker.
Langhammer Adolf állomáselőljáró, Kor. vas érd. ker.
Lengyel János ir. segédtiszt, tart. tüzértiz. c. szakaszvez., III. o. Vit. ér., Károly csap. ker.
László Sámuel ny. Máv. váltókezelő, tart. szakaszvez. II. o. Vit. ér.
Lezsák Imre BHÉV vonatvezető, tart. szakászvezető, III. Q. Vit. ér.,
Seb. ér. II. o. Vit. ér., Károly csap. ker.
Ligeti János irodásegédtiszt, tart. őrmester, II. o. Vit. ér., Kor. vas érd. ker. Seb. érem.

Loházer István irodasegédtiszt, tart. tűzmester, II. o. háromszor Vit. ér., ezüst német hadiérem, Károly csapatkereszt.
Mayor János ny. Máv. főkalauz, Kor. Ez. érd. ker.
Major János DSAV állomási munkás, tart. őrvezető, III. o. Vit. ér.
Matl Kálmán állomásfelvigyázó, tart. őrmester, II. és III. o. Vit. ér. Kor. ez. érd. ker., Károly csap. kereszt.
Mácsay Brúnó áll. elöljáró, tart. őrmest. dicsérő elismerés, Kor. vas érd. ker.
Medve István Máv. ir. segédtiszt, tart. szakaszv. II. és III. Vit. ér., Károly csapatkereszt, Vas érd. ker.
Mészáros Kálmán BSZKRT ellenőr, tart. törzsőrmester, II. o. Károly csapatker. és háromsávos Seb. érem.
Mikulásik Lajos főmozdonyvezető, Kor. vas érd. ker.
Miklósi László Máv. vonatfékező, tart. szakaszvez., III. o. Vit. ér., Seb. ér.
Mohr Jakab Máv. ir. segédtiszt, tart. utász, Vas érd. ker., III.o. Vit. ér.
vitéz Molnár Mihály ACSEV vasúti munkavezető, tart. őrmester,
I., II. Vit. ér., Károly csap. ker., Sebesülési érem.
Nagy István Máv. ir. segédtiszt, tart. tiz., II. és III. o. Vit. ér.
Nagy István áll. elöljáró, III. o. Vit. ér, Károly csapatkereszt.
Nagy Endre irodasegédtiszt, Kor. ez. érd. ker., Kor. vas érd. ker.
Névely Sándor főraktámok, Kor. ez. érd. ker.
Olajos József áll. elöljáró, tart. számv. őrmester, Kor. vas és érd. ker.
Ökrös György MFTR főművezető, IV. o. Polg. hadi érd. ker.
Ördög István áll. elöljáró, tart. szakaszvezető, II. o., III. o. Vit. ér. Károly csapatkereszt.
Ökrös József Máv. főkalauz, Kor. vas érd. ker.
Pajó János távirdafelv., Kor. vas érd. ker.
Pataki Mihály váltókezelő, tart. szakaszvezető, II. o. Vit. ér., Károly
• király személyesen tűzte föl a mellére.
vitéz Papp Mihály főraktámok, tart. tiszth. Kor. ez. érd. ker., III. o. Vit. ér. Seb. érem és arany vitézségi érem.
Pérher Ferenc áll. elöljáró, IV. o. Polg. had. érd. ker.
Pintér László irodasegédtiszt, tart. szakaszvezető, II., III. o. Vit. ér. Károly csap. kereszt, Seb. érem.
vitéz Pócza Gyula GYSVE pályafelvigyázó, tart. szakaszv. Ar. Vit. ér. I. o. Vit. ér. Károly csap. ker. háromsávos Seb. ér. hat év szóig, ker.
Perlaki Mihály pályafelvigyázó, tart. főhidász, Kor. vas. érd. ker.
Piszker Imre pályaőr, tart. tizedes, III. o. Vit. ér. Seb. ér.

néhai vitéz Polgár János, áll. felv. tart. őrmester, I.—III. Vit. ér., Kor. vas érd. ker., Károly csap ker. 1924. Vit. av. előtt 1923. VII. 26. t·

Porpáczy Dezső főkalauz, tart. szakaszvezető, III. o. Vit. ér. Kor. vas érd ker., Károly csap. ker.

Princess Gábor ir. segédtiszt, tart. szakaszvezető, II. o. Vit. ér., fogságba került, 1918. novemberében tért vissza.

vitéz Porkoláb György Máv. lakatos, tart. tűzmester, III. o., II. o., I. o. Vit. ér., Károly csap ker.

Poszip Lajos áll. elöljáró, Kor. ez. érd. ker.

Radnai Miksa főművezető, tart. haditeng. gépaltiszt, IV. o. Polg. hadi érd. ker.

Randweg Mihály áll. felv. tart. őrm. Kor. ez. érd. ker.

Retek István pályaőr, II. és III. o. Vit. ér., Károly csap. ker. Seb. ér.

Rácz Antal pályafelvigyázó, Kor. ez. érd. ker.

néhai mahalfalvi Rudy Sándor.

Ruszbach István ACSEV pályaőr, II. o. és III. o. Vit. ér., Seb. ér.

Róka Endre szertárnok, tart. őrvezető, III. o. Vit. ér., Károly csap. ker., hadifog.

Sajti Mátyás kazánbegyújtó, póttartalékos, III. o. Vit. ér., Seb. ér.

nagyszebeni Somlay József Béla, áll. elöljáró, tart. szakaszvezető, IV. p. Polg. hadi érd. ker.

Slakovits János (dr. Hargita) koronás ezüst érdemkereszt.

Surányi Iván áll. elöljáró, Kor. ez. érd. ker.

Solténszky Tivadar áll. felv. tart. szakaszvezető, Kor. vas érd. ker., Károly csap. ker., Seb. ér.

Schumits István szertámok, tart. őrmester, II. o. Vit. ér.

Szabó Lajos kocsifelíró, tart. szakaszv. I., II. o. Vit. ér., Károly csap. ker., Seb. érem.

Szabó Árpád állomáselőljáró, tart. számv. őrmester, Kor. vas érd. ker.

M. Szabó István Máv. kocsilakatos, tart. utász, III. o. Vit. ér., Károly csap. ker.

Szakmeister Márton kisegítő fűtő, tart. őrvezető, II. o. Vit. ér. Vas érd. ker., Károly csapatkereszt.

Szarka Mihály állomásfelvigyázó, tart. tiz. III. o. Vit. ér. német ezüstérem, Vas érdemker., Károly csap. ker.

Szekér Károly főmozdonyvezető, IV. o. Polg. hadi érdemkereszt.

Szathmáry József vonatfékező, raktámoki beosztással, Kor. vas érd. ker.

Szalontay Ottokár főművezető, Kor. ez. érd. ker.

Szente Károly ir. segédtiszt, tart. őrmester, Kor. vas érd. ker., Károly csap. ker.
Szepesi Károly főkocsivizsgáló, IV. o. Polg. hadi érdemkereszt.
Szigeti Béla áll. elöljáró, I. o. számv. altiszt., Kor. ez. érd. ker., Kár. csap. ker.
vitéz Szilányi Elemér áll. felv., tart. őrvezető, II. o. I. o. Vit. ér., Károly csapatkereszt.
Szilágyi Márk irodai segédtiszt, IV. o. Polg. hadi érdemkereszt.
Székes István váltókezelő, IV. o. Polg. hadi érd. ker.
vitéz Szirmai Ödön ir. segédtiszt., tart. szakaszvez. I.—III. o. Vit. ér. Károly csapatkereszt.
vitéz Sziráky János áll. felv. je., tart. szakaszvezető, I.—III. o. Vit. ér. Károly csap. ker.
Szmolin Károly pályfelvigyázó, tart. őrm. Kor. ez. érd. ker.
néhai Tapasztó Lajos áll. elöljáró, Kor. ez. érd. ker.
Takó István fűtő, tart. utász, Ez. érd. ker.
Thurzó Jenő áll. elöljáró, tart. őrmester, III. o. Vit. ér., Kor. érd. ker.
vitéz Tassy Lajos Máv. órabéres fűtő, közvitéz, I.—III. Vit. ér.
Tekse András áll. elöljáró, tart. őrmester, II., III. o. Vit. ér., Károly csap. ker., Seb. ér.
Tóth József ir. segédtiszt, tart. számvevőaltiszt, IV. o. Polg. hadi érd. ker.
Tóth Sándor ACSEV pályafelvigyázó, tart. tiz. bolgár, IV. o. ez. ker. III. o. Vit. ér., Károly csap. ker. és német hadiérem.
Tóth Andor János Máv. szertárnok, tart. egy. o. tengerész, III. o. Vit. ér., Károly csap. ker., Seb. ér.
Tützky János állomáselőljáró, Kor. ez. érd. ker.
Üsztüke ülés főkocsimester, IV. o. Polg. hadi érd. ker.
Varga György ir. segédtiszt, tart. hdgy., Bronz Sign. Laudis, kardokkal, Károly csap. ker., Seb. érem.
Varga István áll. felv. tart őrmester, III. o. Vit. ér., Károly csap. ker.
Varga István pályafelvigyázó, tart. tiszth., Ar. Vit. ér. Kor. vas. érd. ker. I. és II. o. Vit. ér. és Károly csapatkereszt.
Varga József raktámok, tart. őrmester, Kor. ez. érd. ker., Károly csap. ker.
Vutsák József áll. felv., tart. gyalogos, III. o. Vit. ér., Vas. ér. ker., Károly csap. ker.
Zsoldos Endre Máv. pályafelvigyázó, tart őrmester, I. o., Vit. ér., Károly csap. ker., német vaskereszt II. o.

Galyasi Zsigmond főellenőr, Ferenc Józs. rend lovag ker.
Geduly Gyula igazg. Fér. Józs. rend közép kereszt.
Bekecs György m. fűtő, 2. oszt. vitézségi érem.
Sarkady Lajos felügyelő, Ferenc József rend lovagkereszt.
Löffler Sándor főművezető, Kor. ezüst érdemker.
Hajdú Lipót mozd. felv., arany érdemker. ar. érem szalagján.
Schwieg József nyug. géplakatos, díszérem
Bakó Sándor mozd. vez. Kor. ezüst érdemker. v. érem szallagján.
Badó Ignácz napszámos, ezüst érdemker. v. érem szallagján.
Kiss János vonatvezető, Kor. ezüst érdemker. v. érem szallagján.
Tolnay Soma felügy. díszérem.
Horánszky Gyula ig. h. Fér. József rend. középkereszt, a kát. érdem ker. szallagján.
Redl Sándor főmérnök Fér. Józs.' rend lovagker. kát. érdemker. szallagján.
Beutz János mérnök Fér. Józs. rend lovagker. kát. érdemker. szallagj.
Maurer Mór főfelügy, Fér. József rend tiszti ker. kát. érdem ker.
szalagján.
Rabi József főfelügy, Fér. Józs. rend. lovagker. kát. érd. ker. szalagj.
Pilder Alfréd mérnök, Kor. ar. érdemkereszt v. é sz.
Rab László ellenőr Kor. ar. érdemkereszt, v. é. sz.
dr. Thewrewk Aurél stitkár, Kor. ar. érdemkereszt v. é. sz.
Prisner Samu mérnök, Kor. ar. érdemkereszt v. é. sz.
Herneczky József vonatvez., Kor. ezüst érd. kér v. é.sz.
Mike István mozd. felv., Kor. ezüst érd. ker. v. é.sz.
Szalavecz Zsigmond mozd. vez. Kor. ezüst érd. ker. v. é. sz.
Zsirkó Gyula távirász, ezüst érd. ker. v. é. sz.
Jónás Zoltán távirász, ezüst érd. kér v. é. sz.
Halpern Henrik főell. dicsérő elismerés.
Weiner Géza ellenőr, dicsérő elismerés
Weiner Ferencz hivatalnok, dicsérő elismerés.
Dubovszky Oszkár hivatalnok, dicsérő elismerés.
Blazsek Dezső fogaim, dicsérő elismerés.
Andri János hivatalnok, dicsérő elismerés.
Kún Bertalan felügy., kir. tanácsosi címet.
Bostos Samu felügy., Fér. Józs. rend. lovagker. k. é. k. sz.
Gönczi Adolf főellenőr Kor. arany érdemker. v. é. sz.
Becker Béla főellenőr Kor. arany, érdemker. v. é. sz.
Müller Lajos főellenőr Kor. arany, érdemker. v. é. sz.
Török Kálmán főellenőr Kor. arany érdemker. v. é. sz.

Scholtz József főellenőr, Kor. arany érdemker. v. é. sz.
Gál Károly főellenőr, Kor. ar. érd. ker. v. é. sz.
Herde Jenő ellenőr Kor. ar. érd. ker. v. é. sz.
Komlósi József hív. Kor. ar. érd. ker. v. é. sz.
Schringfeld Gyula ellenőr, ar. érd. ker. v. é. sz.
Feldmesser Péter ellenőr, ar. érd. ker. v. é. sz.

Kereskedelmügyi m. kir. miniszter 35401/eln. Lakatos József nyugbéres, munkás részére *40 évi hű szolgálatért járó díszérmet.*

Cimadomány: ö Császári és Apostoli királyi Fensége I. 7-én, Bécsben, Tolnay Kornél ig. elnökének *államtitkári címet.*
I. 9-én.Kotányi Zsigmond, Ferenc József-rend középkeresztjét.
Papp János államvasuti igazgatónak Lipót-rend lovagkeresztjét.
Décsey Lajos üzletvezetőnek, Ferenc József-rend középkeresztjét.
Uhlarik Béla üzletvezetőnek, III. o. vaskoronarend.
Dr. Bacsinszky Vladimir üzletvezetőnek, III. o. vaskoronarend.
Ofner József üzletvezetőnek, III. o. vaskoronarend.
Marsovszky Miklós ig. helyettes III. o. vaskoronarend
Hoitsy Gedeon üzletvezető, III. o. vaskoronarend.
Uray Zoltán üzletvezető III. o. vaskoronarend.
Littke Jenő főf., üzletvezető, III. o. vaskoronarend.
Kún Viktor főf., üzletvezető, III. o. vaskoronarend.
Ráner Ödön főf.,üzletvezető, III. o. vaskoronarend.
Luger Kamilló királyi tanácsos, főfelügyelő III. o. vaskoronarend.
Fontaine Emil felügyelő, III. o. vaskoronarend.
Vörös Zoltán királyi tanácsos, felügyelő, ПI. o. vaskoronarend.
Vanios Ármin felügyelő, Ferenc József-rend lovagkeresztje.
Dr. Barakonyi Sándor felügyelő, vezető-főorvos, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Wirtmann József felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Winkler Ignác felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Fiala János felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Ciganek Jenő felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Farkas Ferenc felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Farkas József felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Winkenhauser Ferenc felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Müller Gyula felügyelő, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Kovács Imre főmérnök, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Szentey Ödön főellenőr Ferenc József-rend lovagkereszt.
Gártner Ferenc főellenőr, Ferenc József-rend lovagkereszt.

Rurik Nándor főellenőr, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Schulhof Leó főmérnök, Ferenc József-rend lovagkereszt.
Homonnay Lajos mérnök, Kor. ar. érd. ker.
Krempe Róbert mérnök, Kor. ar. érd. ker.
Schindler Győző mérnök, Kor. ar. érd. ker.
Dr. Nagy Imre segédtitkár, Kor. ar. érd. ker.
Wass János ellenőr, Kor. ar. érd. ker.
Herde Jenő ellenőr, Kor. ar. érd. ker.
ditrói Csiby József főellenőr Kor. ar. érd. ker.
Elek Artur főellenör, kor. ar. érd. ker.
És még azok, akik az elszakított területen felkutathatok nem voltak.

Ferenc-Salvator főherceg:

Geduly Gyula miniszteri tanácsos, nyugalmazott igazgatónak,
Kotányi Zsigmond udvari tanácsos, igazgatónak a Vöröskereszt hadiékítményes tiszti díszjelvényét.
Décsy Lajos üzletvezetőnek,
Dr. Bacsinszky Vladimir üzletvezető,
Ofner József üzletvezetőnek,
Marsovszky Miklós igazgató-helyettesnek,
Dr. Biber Gyula igazgató-helyettesnek,
Littke Jenő főfelügyelőnek,
Kún Viktor főfelügyelőnek,
Ráner Ödön főfelügyelőnek,
Petz Kornél főfelügyelőnek,
Dr Barakonyi Sándor főorvos, felügyelőnek,
Dr. Jeney Alfréd titkárnak,
Dr. Delley József orvosnak, vöröskereszt hadiékítményes II .oszt. díszjelvényt adományozta.

A vöröskereszt II. o. *tiszteletjelvényét a hadiékítménnyel:*

Mautner Vilmos főell.
Markos György főfelügy.
Hollósy Géza felügy.,
Winkler József főfelügy.,
Mocsáry Henrik felügy,
Kabodi Károly felügy,
Hitzing Antal főmérn.
Farkas József felügy.,
Boros Adolf felügy.,
Beermann Miksa felügy.,
Hermann Sándor felügy.,
báró Collas János főell.
Fodor Géza főell.,
Prutzek Károly felügy.
Friedrich József főell.,
Reitter Alajos főell.,

Udvardi Miklós főell.,
Oláh Gábor felügy.,
Ruderscmidt Ferenc főell.,
Kohányi Kálmán felügy.,
Olsavszky Gyula főell.,
Magasíts József főell.
Steinhőfer Sándor főell.
Schupitza Ottó főell.,
Breuer Adolf főmérn.,
Gábor György főell.,
Gehl György főell.,
Burger Izsó felügy.,
Fenyves Miklós főmérn.,
Görgényi Adolf főmérn.
Janovich Miklós főell.
Wiesinger Ödön főell.
Galyasi Zsigmond főell..
Vörös Zoltán kir. tan., felügy.,
Fontaine Emil kir. tan., felügy.,
Winkler Ignác felügy.,
Rumi József főfelügy.,
Auer Lajos felügy.,
Ruttkai Mór felügy.,
Schulcz Leó főmérn.,
Jakobi Arnold főmérn.,
Wirkmann József felügy.,
Margulit Kálmán főell.,
Gruber Imre felügy.,
Schultz Sándor ellenőr,
Kalef Leó főmérn.,
Haviár György felügy.
Miltényi Ernő főell.,
Sümegi Imre főell.,
Török Viktor felügy.,
Esztergályos Dezső főell.
Szita Jenő főellenőr,
Kulcsár Lajos főellenőr,
Asztalos Sándor főellenőr,
Kábái György főmérn.,
Andrássy István főell.,
Butyka Lajos főell.,
Bronikovszky Károly főell.
Bedő Simon főell.
Kornis József főell.,
Lévay Sándor főell.
Tamási Károly főell.,
Biber Kálmán főell.,
Ringbauer Viktor főell.,
Litassy János felügy.,
Pitrolffy Béla főell.
Rozsics Endre főell.,
Ernst Móricz főellenőröknek

eredményes működéséért
adományozta.

7

4. FEJEZET.

A sportoló vasutasok. — Világbajnokok.

A *Máv. elnökének szózata.*

Büszlceség tölt el az eredmények láttán.

Tudom, hogy sohasem bővelkedtünk anyagiakban. A kitűzött nagy célok verejtékes munkásait mindig ez a sötét gond kísérte, mint kíséri az árny a fényt.

De a fény mindig erősebb volt, mint az árnyékl Sugarasan, életre biztatóan, szívet-lelket melegítően törte át mindig a sportért küzdők lelkének lángja, fénye a reménytelenség borúját, a gátlások ködét. A miagyar vasutas tudott mindig akarni, tudott cselekedni és alkotni.

A közel négy évtizedes vasutas sport úttörőinek legtöbbje nem él már. A Máv. Sportegyesületek Ligája alapításának tizedik évfordulóján, feléjük száll emlékezésem és hálám. Örök emléket, minden éveknél maradandóbbat állítottak ők maguknak cselekedeteikben és alkotásaikban.

Az övék minden érdem:

Erősebb és lelkesebb az ifjúság, amiben magunk is tovább élünk. Erősebb a kötelesség-tevő magyar vasutas, mert lelkét és testét a sport küzdelmei edzik.

Erősebb a hitük a jobb és szebb magyar jövőben!)*

Budapest, 1936. évi október hó.



*) A Máv Sportegyesületek-Ligája 1936. évi jubileumi számából.

Fischer Mór ny. Máv. műszaki főtanácsos.

a vasutas sport legnevesebb úttörője.

A legelső helyen Fischer Mór nevével kezdjük a magyar vasutas sport értékeinek megörökítését.

Nemcsak belföldön, hanem messze a nagyvilágban Fischer Mór szerzett nyilvánosságot és igaz megbecsülést a vasutas sportnak. A leghírnevesebb vasutas sport egyesületnek: a «*Törekvésnek*» irányító lelke és huszonötéven át elnöke volt. Fischer Mór alapította meg a Máv. Sport Egyesületek Ligáját is, melynek nyolc esztendeig ügyvezető alelnöke volt.

Az igaz embereket jellemző önzetlenség és áldozatkészség, szorgalom és szerénység párosult nagy nyelvtudásával, így elmondhatjuk, hogy Fischer Mór áldásos működésével örökre beírta nevét nemcsak a vasutasság történetébe, hanem mindazok és utódaik szívébe, akik meleg szeretettel és hálával gondolnak a magyar vasutas-sport neves úttörőire..

Farkas Nirnsee Gyula máv. főtanácsos.

A magyar sport történetében kevés olyan sportoló van, mint ő. Két igen széles körben elterjedt sportágban képviselte Magyarország színeit. Két alkalommal fotball válogatott és több ízben, mint atléta, no méteres gátfutó és /\oo méteres síkfutó magyar bajnok és rekorder volt. Ebben a két sportban világklasszis volt, míg sok más sportágban jó eredményt ért el. io3 díjat nyert sport pályafutása alatt.

Gráf Frigyes máv. felügyelő.

Már gimnazista korában kitűnt különleges sporttehetségével. A dunántúli versenyen 4000 diáknak volt az élő tornásza. Ausztriában úgy a mű-, mint a gyorskorcsolyázó versenyt megnyerte. Az 1906. olympián torna gyakorlatának oly nagy sikere volt, hogy a görög király átölelte. A londoni olympiászon csak a balszerencse fosztotta meg a világbajnokságtól. Gráf Frigyes felügyelő sokáig felvette a versenyt a fia-Aalabbakkal, majd midőn kiöregedett, értékes tanácsokkal látta el versenyző társait. Több mint 300 érmét és tiszteletdíját szétosztotta a fiatalok között.



Gróf Frigyes oki. gépészmérnök.

Kokas Gyula máv. felügyelő.

Egy ideig az ország legjobb magas ugrója volt, majd később a szertornára tért, át és a milleneumi verseny aranyérmét nyerte. Párisi olympiászon 5 aranyérmet nyert. A legelső magyar fotballisták egyike. Az FTC. első mérkőzéseinek bírója volt. Ezek olyan érdemek, amelyeket testi ügyessége által szerzett. De lelke is fennkölt volt. Utódokat akiart név vélni, akik hozzá hasonlók lesznek és megalakította a Ferencvárosi Vasutasok Sportköré-t.



Bokody Lajos koporsóját kihozzók a ravatalról.

Bokody Lajos.

Kevés boxolónak volt hazánkban annyi sikere, mint amennyivel Bokody Lajos dicsekedhetett. Budapest város bajnokságát 2 ízben és Magyarország bajnoka címet szintén kétízben nyerte el, de i^en sokszor lett II. és III. is. Magyarország színeit sokszor viselte és becsülettel. Egy[1] ilyen alkalommal vesztette életét, mert versenyzés közben szerzett sérülésébe belehalt. Fiatal felesége és két kis gyermeke gyászolják.

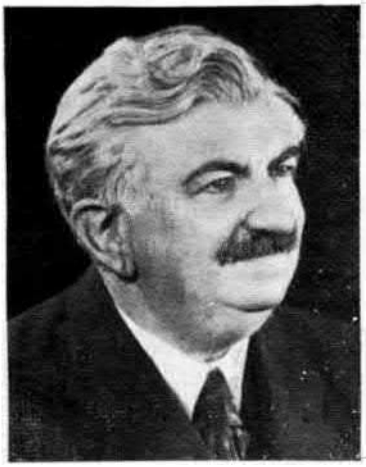
Lovas István.

A vasutas repülők kiválósága, a Szolnoki Máv. Sport Egylet büszkesége 1935 augusztus 24-én lezuhant. A repülősport hősi halottja: a középmagyarországi automobil klub szolnoki osztályának volt oktatója. Épen növendékei előtt végzett autóvontatásos bemutatórepülést, amikor a Végzet lecsapott reá.

Özvegy édes anyjának és a vasutas sportnak reménysége volt. A szolnoki KMAC az itt látható síremlékkel áldozott a vasutas hősi halottnak.



Lovas István síremlék· a szolnoki temetőben.



Fischer Mór



Löwenrosert Károly



Ordády Béla



Csegedy Béla

LÖWENROSEN KÁROLY

Lowenrosen Károlynak nagy érdemei vannak a sport terén. Ö honosította meg nálunk az országban jelenleg legjobban elterjedt sportot, *a* labdarúgást. Az 1900-as évek végén Angliában járt, ott megtanulta a játék szabályait és néhány labdát hazahozott. Itthon az ő utasításai mellett rúgták az első magyar labdarúgók a labdát. És oly odaadó szeretettel, tanította őket, hogy néhány év alatt sok más régebben fotbalozó országot legyőztek. A Törekvés Sport Egylet alapító tagja.



A Törekvés S. E. 1929/30. évi labdarúgó bajnokcsapata.



A Testvériség S. E. „Magyarország 1928 29. évi amatőr labdarúgó bajnokcsapata".

Λ MÁV. Sport liga alelnökei:



Varga László

Nádas Ödön

Sáfrán Ferenc
műszaki főtanácsos,
A MÁV. Sportliga ügyvezető alelnöke.

Papp Dénes

Szekeres Ernő

Kovách Jenő

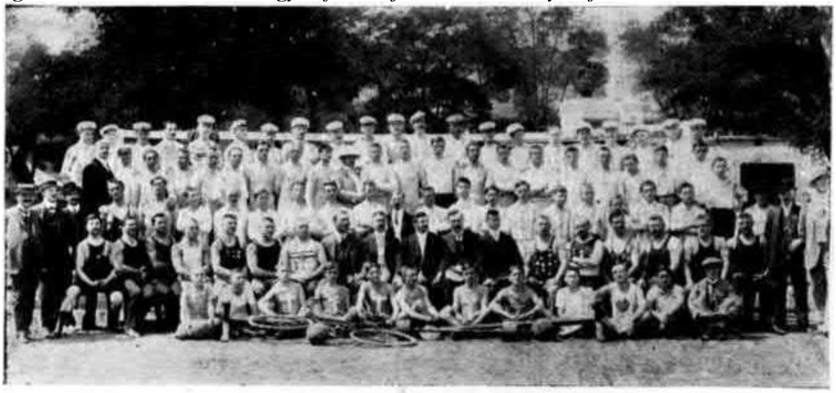
Sáfrán Ferenc
Máv. műszaki főtanácsos, az északi főműhely főnöke,
a Máv. Sport Liga ügyvezető alelnöke.

estben és lélekben messze kimagasló vasutas történelmi egyéniség

Ha végignézzük Nagymagyarország nagy műhelyeit, majdnem mindenütt az ő nevével találkozunk. Ha a sport fejlődésének útjait vizsgáljuk, lépten-nyomon az ő fáradhatatlan és eredményes munkássága ötlik a szemünkbe.

11a a szellem sportját szemléljük, akkor mint sakkművész áll előttünk. És ha a melegszívű, talpig ember szobrát kellene megmintáznunk. akkor a legideálisabb modell: Sáfrán Ferenc lenne.

Egy nehéz viszonyok között felnevelkedett, jóságos, törekvő ember sport életéről emlékezünk meg a történelem lapjain. 11a a hely engedné, egész könyvet kellene róla írni. Mint aktív sportoló már í8(j()-ben résztvett több atlétikai versenyen. V híres *x<fiúcska»* Szabadkai Vtlélikai Club sziliéiben küzdött, melynek egyik alapító tagja volt. Mint fotbalista is kiválóan szerepelt. Debrecenben a DTK oszlopos tagja volt. Több, mint negyedszázaddal ezelőtt a budapesti *«Törekvés»* felvirágoztatásán dolgozott, melynek atlétikai osztályát vezette. Szeged. Miskolc és Kolozsvár vasutas sportja Sátrán nevétől elválaszthatatlan. Neveltjei közül megemlítjük *Schweigslil Zsigmondol* és a *sokszoros magyar futó bajnokot: Kurunczy Lajosi.*



A Törekvés Sport Egylet vezetősége és sportolói. (1909)

Nádas Ödön. oki. mérnök, Máv. műszaki tanácsos, kora ifjúságától kezdve a sport leglelkesebb híve volt. Évekig töltötte be a hivatásos Magyar Labdarúgók Szövetségében kapitányi tisztet. Nagyon sok siker, — néha egy-két balsiker — kísérte működését. Két évvel ezelőtt e tisztségéről lemondott.



Miklós Imre: A Magyar Vasutasság oknyomozó történelme.

Énekes István.

Mí gvarország* ökölvívó bajnokságát \ ízben nyerte el. Háromszoros Kurópiibajnok s hogy mindezt mállóképpen betetőzze. i()32-ben Olympiai bajnok lett. Olympiai bajnokságának értékét emeli az, bogy ő volt a losangelesi olvmpia egyebe ı európai ökölvívó világbajnoka.

Csík Ferenc z

A 100 méteres gyorsúszás berlini olympiai bajnoka, középiskoláit a keszthelyi premontreieknél, végezte, a főiskoláit pedig a Pázmán tudomány egyetemen. De nemcsak mint gyors-, hanem mint hát- és mellúszó is kiváló. Jelenleg a MÁV. BBI. orvosa. Több mint 300 érmet és serleget meri eddig, ezek közölt van a Grand Prix is. kitüntetése a Signum Landis,



Az egyesület által nyert díjak egyik csoportja.



A Máv. Sportliga 10 éves jubileumi emlékérme.

A Máv. Sportkiállítás egyik részlete.



IX. RÉSZ

EGYESÜLETEK, KLUBOK ÉS SZÖVETKEZETEK.
A MAGYAR VAGON LAKÓ TESTÜLET.

1. FEJEZET

Magyarország legrégibb vasúti egyesületei. — A magyar Szent-Korona területén létesült egyesületek és szövetkezetek. — A Konzum. — A Vasúti és Hajózási Club. — Utazó Személyzet Jótékonysági és Közművelődési Egyesülete.

Magyarország legrégibb vasúti egyesületet

A vasutasok kebelében alakult segélyező pénztárak.

A kartársi szellem és segíteni akarás nemcsak Budapesten, hanem a vidéki vasutasok között is a legrégibb időkben megtalálható.

A legelső vasúti segélvző pénztár Aradon alakult 1873-ban az Első Erdélyi Vasutasok között. Elnök *Farkas Sándor* főkalauz volt. A tagok létszáma már 1876-ban meghaladta a kétszázat. Pénztáros: Papp János kapus.

A második a *«ceglédi segélyező pénztár»* volt 1874-ben alakult elnök és pénztáros Mándy János. A tagok száma 62.

A harmadik 1875-ben Debrecenben 54 taggal alakult elnök Honisch József pénztáros Steiner Károly.

A negyedik volt a budapesti «*Ács Egylet*», mely Rudolf trónörökös Egyesület néven ismeretes

A Máv. Rudolf Trónörökös Egyesülete.

KEVESEN tudják, éppen ezért a történelem lapjain kell megörökíteni azt a tényállást, hogy a köznéven «Ács *egylet»-et* tulajdonképpen nem Ács-György, hanem Majerik János főkalauz hozta létre.

Furcsa, — de így van.

Ennek az érdekes megállapításnak bizonyítására szolgál a *«Vasút»* című lap,*) melyből még azt is megtudjuk, hogy Ács György távollétében *Majerik* János ideiglenes elnök, *Forray* József, *Hajlik* “Alajos és *Horváth* Károly választmányi tagok tartották meg az alakuló és alapszabály felülvizsgálásra hirdetett ülést az *Úrnak 1875. ‚esztendejének január 31. napján délután 2 órakor* (Síp-u. 10. sz. 6. ajtó.) Sőt a meg jelenésre is„ a «*Figyelmeztetés*» felhívással *Majerik* János hívta össze a tagokat.

Ezen a gyűlésen vizsgálták meg az alapszabálytervezetet. A Segély egylet ügye sajnos igen nehezen haladt előre. Ugyanis felterjesztették az

*) „Vasút“ 1875, január 31. 2. oldal.

alapszabályokat hivatalos úton a kereskedelmi miniszterhez, aki áttette a belügyminiszterhez. De a hozzájárulás késett. Nagy sürgetésre és hírlapi cikkezésre, azzal küldte vissza a polgármester útján a belügyminiszter, hogy I. a meghatalmazás alakja nem törvényszerű, 2. az aláírások nincsenek beigazolva. Az alapszabályokat jóváhagyás nélkül küldték vissza.

A «VASÚT» című lap az igazi oÉot kiszimalolta és «A *munkás és gazdája»* című vezércikkében így fakad ki: «Azt tekintve nem bánnak-e a vasúti személyzettel úgy, mint rabszolgával és nem mint emberrel? és nem találkozik-e civilisált és alkotmánynok elneveztetni szerető Magyarhonunkban 400 országgyűlési képviselő közül egyetlen humánus hazafi sem, ki ezen rabszolgarendszert egy arra vonatkozó és üdvös törvényjavaslatával megszüntetni igyekezne?»

A «Vasút» című lap 1875. szepteber 19-iki száma feltűnő helyen «ÜGYBARÁTAINKHOZ!» című felhívást intézett abból az alkalomból, hogy másodszor is visszaküldték jóváhagyás nélkül az alapszabály tervezetet. Ebben Majerik János felhívja a kartársait, hogy a 66 megbízási íven aláírt 800 vasúti alkalmazott nyilatkozzék, vájjon megbízta-e szabályszerűen őket az egyesület alapításával?

A jóváhagyás tulajdonképpeni akadálya pedig az volt, hogy a kalauzok az alapszabályba belevették «a *jogsegélyt»,* amely a felsőbbségben bizalmatlanságot keltett. Ugyanis ebben az időben a kalauzok szolgai sorban voltak és a bánásmód nem a legszebb volt.

Az egyesület alapszabályait (1—aá §·) 1873. október havában állították össze és az (alakuló) kalauz segélyegyletének «Közlönyé»-ben a «Fasu<»-ban jelent meg 6 folytatásban. Az utolsó közlemény 1874. okt. 25.

I· §·

Az egylet célja általában a vonatkísérő személyzet**) érdekeit erkölcsileg emelni és megőrizni, valamint egymásközt egyértelmű és testvéri összetartást előállítani.

Továbbá feladata az egyletnek, tagjait minden hivatalos teendőkből származott szerencsétlenség! és betegségi esetekben, vagy oly esetben, ahol a saját állásukat vagy illetményeiket károsítva látnák, *tanáccsal, lettel és minden törvényes eszközzel segélyezni.*

3. §.

Az egylet valódi tagjai közé csak a magyar korona tartományok területén levő vasutak véglegesen kinevezett vonatszemélyzete vétetik föl. stb.

Belügyminiszter nem hagyta jóvá 'harmadszorra sem az alapszabályokat, mondván: a *«jogsegélyezésről szóló pontot hagyják ki».****)*

Mit írt keserűségében a «Vasút» erre?

«Ez annyit tenne: vágjuk le a kenyérkeresőnek jobb karját — s azután hadd menjen az illető számos családjának kenyeret keresni.

Ez annyit tenne: küldjük a csatába a hadsereget, de hagyjuk a vezénylőt otthon.

Szóval e követelmény teljesülése annyit tenne, mint kivájni a lelket a testből — ami által a test azután lassankint megsemmisül. Ez lenne a sora azon egyletnek is, melynek alapszabályaiból a lélek — a jogsegély kihagyatnék». *Oldal József.*

**) Újabb alapszabályokban „vasúti szolgaszemélyzet".

***) „Vasút" 1874. október 25.

Ennék az egyletnek ideiglenes elnöke (Józsefváros, Tavaszmező-u. 16. sz.) Majerik János volt*)

Ugyanebben a lapban Ács György intéz felhívást, hogy a belépni kívánók névsorát minél számosabban, minél hamarább küldjék be *Majerik János címére.*

Az egyesület megalapításában Majerik János és Ács György vezető*) szerepet vittek. Rajtuk kívül Hajlik Lajos Geiduschek József, Viola Antal, Pozmann János és Tretter György működtek közre.

Rudolf trónörökös 1878. március 29-én a belügyminiszteri 1219. ez. leirattal értesítette az egyesületet, hogy elfogadja a védnökséget 1890-ben már n áo tagja volt

Az első tisztikar: Ács György főkalauz elnök, Geiduschek József művezető, alelnök, Szepesy Antal főkalauz, jegyző. Keresztes János főkalauz, pénztárnok, Tóth Péter főkalauz, ellenőr, Viola Antal kapus, ellenőr, Majerik sem a tisztikarban, sem a választmányban nem vett részt, hanem külön segélyegyesületet alapított.

Ács György 1839. április 2-án Simontomyán született. Erős szociális érzésű ember volt. Bajok és akadályok nem kedvetlenítették el. Korát és iskolai végzettségét messze túlhaladó intelligenciával rendelkezett. A kartársi szellem felébresztésének mestere volt. A komoly segíteni akarásban példát nyújtott. Harminckét éven át elnöke volt az általa megszervezett egyesületnek és csak a halál tudta pihenésre kényszeríteni ezt a végtelen szorgalmas, törekvő embert.

1907. évben történt elhunytéval, 1908-tól kezdve *Németh Endre* főkalauzt választották meg utódjául, ki neves elődjének nyomdokain tovább fejlesztette az egyesületet. A 4200 főből az ő működése alatt ιδooo tagot számláló nagy vagyonnal rendelkező hatalmas egyesületté lett. 1910-ben új alapszabályokat készítettek. Még ugyanezen évben «ÁCS GYÖRGY" ALAPÍTVÁNYT» létesítettek és a helyi megbízottak intézményét hozták! be. A világháborúban — anélkül, hogy erre az alapszabályok kötelezték) volna az egyesületet, az egyesület tagjai részére 5o,ooo korona segélyt szavazott meg. Sajnos, a tartalékból a hadikölcsönökre jutattatott több, mint őőo.ooo aranykorona tőkéje elértéktelenedett. Sőt az ország megcsonkítása révén, mintegy 65oo tag is elveszett. 1924-ben nagy megtiszteltetés érte az egyesületet. *József királyi herceg őfensége* vállalta el a fővédnökséget A következő (1925) évben augusztus i5-én *Auguszta királyi hercegnő,* mint zászlóanya szenteltette meg az egyesület új zászlaját, mely az *ötoenesztendős efnnállás emlékére* készült.

Baross-téri ötemeletes saját székhazukat Németh Endre alatt vették. Ezenkívül Thököly-út 4i, és Gömb-u. 9. sz. bérházain kívül, Harkányfürdőn is van üdülő-házuk. Németh Endre 1932. március 12-én elhunyt. Egy évi gyászidő eltelte után, *Székely András* főkalauzt választották *meg* elnökké, ki nagy hozzáértéssel végzi nagy felelősséggel járó nehéz munkáját.

*) „Vasút" 1874. december 20. 1 oldal.

Majerik. János
első ügyvezető igazgató



Janik Bíla
első elnök



A *Mao. Takarék és Segélyszövetkezet megalapítói.*
Elsőízben működtek 1876—1887-ig.

Magyar *Államvasutiak Takarék- és Segélyszövetkezete.*

A Rudolf-egylet után a következő évben már egy másik humánus egyesület bontotta ki szárnyát. Az uzsorások karmai között vergődő szegény vasutasok megmentésére *Majerik* János főkalauz és néhány lelkes társa megalapította 1876. évben a *Magyar Államvasutak Takarék- és Segélyszövetkezetét*, melynek törvényes *alapszabályát* azonban csak *1879. évben* hagyták jóvá. Tagja lehetett minden vasutas. Szövetkezeti alapon létesült. Első elnöke *Janik* Béla forgalmi főnök, az utána következő egyik legkiválóbb elnöke *Lachnit* János főfelügyelő, a keleti pályaudvar főnöke volt. Szilárd, megbízható, jól megalapozott intézmény lett. A Rudolf egyesülethez hasonló humánus elvek keresztülvitelét megtoldotta még azzal, hogy a tagoktól gyümölcsöztetés céljaira betéteket fogadott el és ebből kölcsönöket nyújtott. Természetes tehát, hogy évről-évre tartalékot gyűjtve, igen megerősödött. Ez a megerősödés a világháború elejéig tartott, amikor is a szövetkezet a békében gyűjtött igen tekintélyes tartalékalapot és *azoknak teljes összegét*,

számszerint 4,700.000 aranykoronát meghaladó összeget *hadikölcsön-ér-tékpapírokban* fektette.

A békeidőben ez a szövetkezet volt *a magyar vasutasság bankára,* mert a Γ» és G táblázatba tartozó MÁV. alkalmazottak csak ennél a szövetkezetnél kaphattak, éspedig egyévi fizetésük erejéig terjedő hosszabb^ lejáratú törlesztéses kölcsönöket.

Az adósság konverzióról szóló 1918. évi XXII. törvénycikk megfosztotta a szövetkezetét a kölcsönadás lehetőségétől, mert az összes évi fizetéses alkalmazottak és nyugdíjasok kölcsönigényeit eme törvény értelmében most a Pénzintézeti Központnál kell kielégíteni. Azonkívül a szövetkezetnél a béke években elhelyezett közel hatmillió értékű *üzletrész-betétek* — hasonlóan valamennyi magyar takarékpénztári betétekhez — az *infláció* következtében *elértéktelenedtek.* Ilyen körülmények által előidézetten a szövetkezet a háború befejezte után rendkívül válságos helyzetbe került, amelyből azonban a kivezető útat az 1924. évben szerencsés kézzel megtalálta a jelenlegi vezetőség. A szövetkezet ma újból virágzik, tagjainak a száma *a 26.000 tagot meghaladta, halálozási* segélyeket, *baleseti* segélyeket, *fürdő* kedvezményeket, ösztöndíjakat és még egyéb kisebb szolgáltatásokat nyújt tagjainak és az 1924. év óta szerezte meg értékes ingatlanait, amelyek egyike Budapesten az Üllői-út 53. szám alatt levő *háromemeletes sarokházból áll.* Két kisebb vidéki ingatlanait *Hévizszentandráson* és *Balatonbogláron üdülőtelepi* célokra használják. A MÁV. igazgatóság rendelkezése álapján a Pénzintézeti Központ hatálya alól kivett napi-béreseknek és munkásoknak most ez a szövetkezet nyújt *törlesztéses kölcsönöket.* Ezenfelül a szövetkezet tehermentes ingatlanokra *jelzálogos kölcsönöket* is folyósít. *Betéteket, 8.5 %-os kamatoztatásra elfogadnak.* Most vezették be a különféle *életbiztosítási tarifákat is.* A szövetkezet újjáépítési munkáját az 192.4. évben dr. *Balatoni* Lajos elnök vezetésével kezdették meg, akit munkájában a szövetkezet igazgatósága és felügyelőbizottsága szívvel-lélekkcl támogatott.

Balatonyi Lajos dr. és segítő munkatársa: *Pagani* Frigyes, emberfeletti munkát végeztek.

Egy a háborúban halálra sebzett szövetkezet feltámasztásának reménytelen helyzetét vették át (9000 elégedetlen taggal) és 11 esztendő után 20.000 tag elismerésével szállt sírba 1935. szeptember 26-án Balatonyi Lajos, ki egész életén át az elesett, szegény embertársainak melegszívű barátja volt. 1935. szeptember 28-án szombaton temették Rákoscsabán.

Két kiváló vasutas emlékét kell még felidéznünk. *Szigethy János* ny. KSOl) vezérigazgatóét és *Balás Károly* m. kir. kormányfőtanácsos, Máv. üzletigazgatóét, kik a Máv. Takarék felügyelőbizottságának elnökei voltak és néhány évvel ezelőtt hunytak el.

Szigethy János iránti kegyeletét a Szövetkezet gyönyörű síremlékkel rótta le a farkasréti temetőben.



Laclinit Janos
1888—1900.



Blazsek Adolf
1903—1907.



Luger Camillo
1908—1923.



Dr. Balatonyi Lajos
1924—1935.



Beretka István
1903—1924.

ÜGYVEZETŐ

IGAZGATÓK



Simon József
1924—1931.

PAGANI FRIGYES

m. kir. kormányfőtanácsos,
a Máv. Takarék elnökigazgatója.



Negyven esztendővel ezelőtt egy nyurga fiatalember lépett a „Majerik“ szolgálatába. És most egy termetes elnök-igazgató áll velünk szemben, kinek munkabírása nemhogy csökkent volna, hanem szinte a végtelenségig fokozódott. Elnézzük ezt a csendes, komoly, csupaszív embert, kinek szomorú, elhasznált emberek búját-baját kell negyven év óta végig hallgatni és soha nem türelmetlen velük szemben. Elnézzük ezt a vezetésre termett bájos embert, ki olyan rendet és fegyelmet tart a maga portáján, hogy hadvezérek megirigyelhetnék tőle.

Szinte a szemeink előtt nőttönnő a már hatvanegy év óta meglevő Máv. Takarék és még mindig újabb és újabb erőtartalékok buzognak elő a nagy elnökigazgató istenáldotta szervező erejéből.

Szolnokon született 1880-ban. Katonatiszti, majd államszámviteli vizsgát is tett és 24 évig 1898—1922-ig állt a Máv. szolgálatában. A Magyar Köztisztviselők Fogyasztási Szövetkezeténél szolgált ezután, s a Szövetkezet aligazgatója volt 1931-ben, mikor megvált állásától s egész munkáját a Máv. Takarék és Segélyszövetkezetének szentelte, amelynél voltaképpen már megpróbáltatásokat, melyek 1914 óta érték az államvasutaknak ezt az addig virágzó intézményét az 1923. év végéig, amikor tagjainak nagyarányú megcsökkenése és a pénzelértéktelenedése következtében úgyszólván fillérnyi vagyon nélkül teljesen romokba hevert. Az újjáépítés munkájában, mely 1924 márciusában kezdődött, jelentős rész jutott ki Paganinak, ki a szövetkezetnek akkor szakigazgatója volt. A baleseti, a halálozási segélyeket évről-évre felemelték, szövetkezetét új fővárosi ingatlanokkal gazdagították, hévízszentandrási és balatonboglári üdülőtelepeit kibővítették. 1936-ban, Balatoni Lajos dr. elnöknek halála után választották meg a Szövetkezet elnök-igazgatójává Pagani Frigyest, ki egyben felelős szerkesztője a Vasutas Szövetkezet Értesítőjének. Az ő működésének eredménye a *„mátraházai üdülőtelep“* létesítése.

magyar kir. államvasutak alkalmazottainak körében álltak fenn. Egyrészük Csonkamagyarországon ma is fennáll. Czéljuk és feladatuk már elnevezésükből kitűnik, ezért bővebb ismertetést csak a nagyobbakról adunk.

Az alábbi *Egyleteket, Szövetkezeteket, Köröket, Otthonokat* ismertetés nélkül bemutatjuk székhelyükön alapszabályszerű elnevezésükkel:

ARAD: *Máv. altiszti kör.* — *Aradi máv. dalegylet.* — BRASSÓ: *Máv. altiszti olvasó kör.* — *A máv. brassói vonatkísérők és állomási személyzetének temetkezési koszorú egylete.* — BUDAPEST: *„A magyar kir. államvasuti hivatalnokok takarék- és előlegezést egylete, mint szövetkezet."* — *„Magyar államvasutiák takarék- és segély-szövetkezete." Részletes leírást l. elöl.* — *„A magyar királyi államvasutak alkalmazottainak „Rudolf trónörökös" egyesülete." Részletes leírást l. elöl.* — *„A vasúti hivatalnokok közti takarék- és előlegezést szövetkezet." Az osztrák-magyar államvasút-társaság magyar vonalaival átvett hivatalnokok külön hitelegylete.* — *„A magyar kir. államvasutak főműhelyt munkásainak kölcsönös hitel- és segély-szövetkezete."* — *„Magyar kir. államvasuti hivatalszolgák koszorú-egyesülete."* — *„A magyar kir. államvasutak vonatkísérőinek segélyző egyesülete."* — *„A budapesti vasúti podgyászhordárok és ideiglenes alkalmazottak betegsegélyző és temetkezési egylete."* — *„A magyar kir. államvasutak északi főműhelyében alkalmazott személyzet önsegélyző és temetkezési egylete."* — *„A magyar kir. államvasuti mozdony fűtők és fütőházi munkások koszorú- és zászló-társulata. Budapest, nyugoti fütőház."* — *„A magyar kir. államvasutak nyugoti főműhely-munkásai betegsegélyző egylete."* — *„Budapesti máv. munkástelepi Ifjúsági Egyesület."* — *„A máv. Budapest-nyugati műhely „Testvériség" dal- és önképző-egylete."* — *„Máv. északi főműhelyt „Törekvés" sport-egylet."* — *„Törekvés" dal- és önképző-egylet (budapesti főműhely).* — CAMERAL-MORAVICZA: *A máv. alkalmazottainak olvasó-köre (horvát nyelven* is). — DEBRECZEN: *Máv. altiszti kör.* — *A máv. debreczeni műhelyének alkalmazottai „Egyetértés" önképző-, dal- és zene-egylete.* — DOMBÓVÁR: *A máv. altiszti otthona.* — *A m. kir. államvasutak szolgaszemélyzetének társas köre.* — ÉRSEKÚJVÁR: *A máv. érsekújvári műhelyének dal-*

és zeneegylete. — FIUME: *Máv. altiszti kör.* — GYŐR: *Mao. altiszti kör.* — HATVAN: *Hatvan állomás vasúti alkalmazottainak temetkezési egylete.* — *Máv. hatvani altisztek köre.* — KAPOSVÁR: *Vasúti dalkör.* — KASSA: *Kassai pályaudvari tekepálya-társaság.* — KIRÁLYHÁZA: *Máv. altiszti olvasó-kör.* — KIS-CZELL: *Temetkezési segélyegylet Kis-Czellben.* — KOLOZSVÁR: *A magyar királyi államvasutak kolozsvári vonatkísérők és állomási személyzete temetkezési egylete.* — *Máv. altiszti kör.* — *Kolozsvári vasúti olvasó- és dal-kör. („összhang“ műhelyi dalkör.)* — KOMÁROM: *Komárom-Ojvárosi polgári és vasúti altiszti társaskör.* — MÁRMAROS-SZIGET: *Máv. altiszti kör.* — MISKOLCZ: *Máv. altiszti kör.* — *Miskolczi dal- és önképző-kör.* — MUNKÁCS: *Máv. altiszti kör.* — NAGYVÁRAD: *A máv. nagyváradi vonatkísérők és állomási személyzet koszorúegylete.* — ORSOVA: *Hivatalnoki casino.* — *Orsovai vasúti munkások casinója.* — PÉCS: *Műhelyi dal- és zene-egyesület. Piskiilczkos sok casinója.* — PÉCS: Pécsi *máv. olvasó-kör.* — PISKI: *Műhelyi dől- és zene-egyesület. Piskii máv. mozdonyvezetők első otthona.* — *Piski telepi Rákóczi ifjúsági egyesület.* — SÁTORALJA-ÜJHELY: *önsegélyző egyesület.* — *Sátoraljaújhelyi gyártelepi dal-, zene- és önképző-kör.* — SZABADKA: *Szabadkai máv. altiszti kör.* — *„Barátság“ máv.* szabadkai *műhelyi dalos kör.* — SZEGED: *Szegedi máv. szólgaszemelyzet önképző egylete.* — *Máv. altiszti kör.* — *„Hazánk“ dal- és olvasó-kör (műhelyi).* — SZENTLŐRINCZ: *A baranya-szentlőrinczi máv. alkalmazottak otthona.* — SZOLNOK: *Máv. altiszti olvasó kör.* — *Máv. szolgai olvasó-kör.* — *„Millennium“ műhelyi önképző-, dal- és zene-egylet.* — *Szolnoki máv. kocsivizsgálók, vizsgáló és vonatkísérő lakatosok egyesülete.* — SZOMBATHELY: *„Haladás“, műhelyi dal- és önképző-egyesület.* — *Mozdonyvezetői kör.* — *Vasúti* temetkezési *segélyegylet Szombathelyen.* — TEMESVÁR: *A magyar kir. államvasutak alkalmazottai temetési segélyegylete.* — *A máv. délmagyarországi vonalain alkalmazott mozdonyvezetők, vizsgált és vizsgálation mozdonyvezető tanonczok betegseaélyző és temetkezési egylete.* — *Temesvári máv. altiszti kör.* — *„Lelkesedés“, olvasó- és dalkör (műhelyi).* — *Temesvári mozdonyvezetők első otthona.* — ZÁGRÁB: *Zágrábi máv. altiszti kör.* — *Zágrábi máv. szolgák olvasó köre.* — ZÓLYOM: *„Önképző-kör“ (műhelyi).* — *A vasúti alkalmazottak zólyomi temetkezési egylete.*

A Máv-konzum alapítása és működése.

A «losonci»-nak elnevezett, azóta régen Józsefvárosinak ismert pályaudvaron 1882. egyik szeptemberi napján *Kugler* Mihály főmérnök, a veleszületett alkotóvággyal arra gondolt, milyen jó is volna a vasutasok részére egy beszerzési csoportot megteremteni. 1882. október 23-ára összetoborozta a hasonló gondolkodású lelkes vasutasokat és elhatározták, hogy alapszabályt fognak készíteni és megvetik az alapját egy MÁV. szövetkezeti boltnak. Egy szervezőbizottság alakult, mélynek az volt a hivatása, hogy amerre a szem ellát, amerre a kezük elér, propagálják a *MÁV-szövetkezet eszméjét.* Amikor már nagy tábor lelkesedett a szövetkezeti eszméért, 1883. október 7. és 8-án a MÁV-igazgatóság dísztermében népes gyűlést tartottak.

Elnök: Kugler Mihály, illetve Czigly János, alelnökök: Langer Bódog é3 horkai Schiller Károly lettek. Gerhardt Gusztávot, Fuchs Guidót, Schwanda Károlyt, felügyelőbizottsági tagoknak választották meg. Egyszóval megalakultak. 1883. december 19-től kezdve csak délutánonkint, de már 1884- február i-től egész nap folyt az árusítás a Józsefvárosi pályaudvaron. Prehoffer gondnok (ahogy az első igazgatót nevezték), szakember volt az üzleti ügyekben.

A szövetkezeti élet fellendült. 1884-ben Pesten már három árudája volt a «Gonsum»-nak, és Miskolcon is felállítottak egy vidéki fiókot.

A Konzum vezetősége jelentette nagyjában az irányát az idők folyamán minden vasutas gazdasági mozgalomnak. A Konzum vezetőségébe az erősebb tábor ültette mindig a maga embereit.

Az árúuzsora letörése a konzum érdeme volt.

Nagymagyarországi működése idején közel 100 árudája volt a szövetkezetnek.

Sokan támadták, többen dicsérték. Működésének gyásznapjai is voltak: a forradalmat követő vörös uralom alatt. A szanáláselőtti idő is emlékezetes marad.

A tagok nagy lelkesedéssel választották meg 1929. április 2 4-én az új elnökséget. Elnök lett *dr. Misángyi Vilmos* műegyetemi tanár, ki a Konzum *második megalapítójának* tekinthető. Ugyanis 1922. évtől 1925-ig is ő volt a Konzum elnöke. Erre az időre esik a *Konzum újjáteremiési munkája.*

Ennél a szövetkezetnél éveken át töltötte be eredményesen a vezérigazgatói tisztet *Róbert Emil* nyug. máv. főmérnök, m. kir. kincstári főtanácsos. 1936-ban fuzionált a *Hangya* központtal, illetve a *Magyar Köztisztviselők Fogyasztási* szövetkezetével.

A Vasúti és Hajózási Club.

Az első *Vasúti Klub* 1869-ben alakult, mely 1876-ban az *Országos Magyar Tisztviselő Egyletbe* olvadt be. Azóta gyakran merült fel egy önálló Vasúti Klub létesítésének gondolata. így 1881-ben *«Alakítsunk önálló vasúti kört»* címmel egy nagyobb cikk jelent meg.*) Majd *Sugár Ignác* 1885-ben a «Vasúti Hírlap» augusztus 22-iki számában pendítette meg a klub alapításának húrját.

*)„*Vasúti és közlekedési közlöny*“*1881. március 10.*

A klub megvalósítása azonban ezután még több mint 13 évig húzódott.

1898. november 10-én az akkori közlekedési (MÁV. Délivasút, IV. S. O. D. és a hajózási) vállalatok vezető emberei és az eszme lelkes barátai: *Hegedűs* Sándor akkori kereskedelmi miniszter elnöklete és *Ludvigh Gyula* MÁV-elnökigazgató alelnök alatt megalapították a *Vfisúti és Hajózási Clubot.* Óriási alkotás volt. 'Közelebb hozta a közlekedési vállalatokat barátilag egymáshoz. Gazdag könyvtárral, pazar vendégszobákkal és tágas olvasó- és játéktermekkel a legelső kaszinó vonalára emelkedett.' -Személyzeti ügyek, szakkérdések, tervezetek kerültek innen szőnyegre.

A Vasúti és Hajózási Club az *1907. évi vasutas pragmatika előkészítése,* valamint *a lakbérnyugdíj tervezetével,* mely teljesedésbe is ment — örökre felejthetetlenné tette nevét a magyar vasutasság előtt. Ludvigh Gyula, csákányi Marx János, Kotányi Zsigmond, Domony Móric, Horváth Károly, Tolnay Kornél, Gordon Róbert, Haich Károly, Urbanovich Tihamér, Micsinyei Ferenc, dr. Senn Ottó, Elek Sándor és Kőhalmy József, a régebbi időkből, Samarjay Lajos, Jármay Sándor, Honig István, Szentgyörgyi Gusztáv, dr. Eszláry István, Müller Gyula, Fábry Endre az utóbbi időkből, fejtettek ki különös elismerésre és megbecsülésre szolgáló eredményes· működést.

Budapesten, VI., Csengery-útca 68. sz. palotában működik. A jótékonycélú ünnepélyek rendezésével a magyar vasutasság tisztikarának áldozatkészségét gyermeküdültetésre használja fel. Az egész Európát felölelő kirándulásai pedig bámulatos sikereket értek el. Jelenlegi elnöke Nemes :Samarjay Lajos államtitkár a Máv. nyug. elnöke.

Az Utazószemélyzet Jótékonysági és Közm. Egyesülete.

Az 189/1. évben alakult meg — VI., Szív-utca 30. szám alatt — az *Utazószemélyzet Jótékonysági és Közművelődési Egyesülete»* Marx János és felesége, Gochlert Ida védnökségével, Fűzi Sándor lett az elnök. Többezer taggál működik ma is. Célja a jótékonyság gyakorlása. Tehát, *betegsegély, temetkezési segély, rokkantsági segély, gyermekszülési és halálozási segély* nyújtásával foglalkozik. Tagjai az egész országból az állami és magánvasutak mozdony- és vonatkísérő személyzete. Természetesen hálókocsi kalauzok és vonatkísérő lakatosok is. Éveken át vendég szobái is voltak Csengery-utca 76. sz. alatt (a Szondy-utca sarkán) lévő mai helyiségében. Legutóbbi ügyvezetőjét: Erdész Lipót főkalauzt, a szerencsétlen jóhiszeműség (1930. évben) egy kölcsönügylet kapcsán megfosztatta a vezető tisztségétől.

Az egyesülethez *Dorsch Károly* főfelügyelő személyében kormánybiztost küldtek, aki az összes függő ügyeket rendbeszedte és a nyugodt ügymenet sikerét biztosította.

Az újonnan megválasztott elnök: *Hajner A. Gyula* lett, ki néhány évi működés után meghalt. Az egyesület megerősödött és a Podmaniczky utcában nagy székházat szerzett. Jelenlegi elnöke: *Jánosska Géza* főkalauz, kinek működése alatt az egyesület a jótékonyságban követésre méltó példát nyújtott a vasutas árvákról való gondoskodásban.

2. FEJEZET.

A Kansz és Voge megalakítása, és működése.

Az újraébredés korszaka. A Kansz és a Voge bölcsője.

A vörösuralom 1919. augusztus 1-én megbukott. A sok vihart látott magyar vasutasság a hit, az erkölcs és a hazaszeretet uralmát már régen sóvárogta s így ezirányban nagyon jó szervezési anyagnak bizonyult, valahogy bent élt a levegőben, hogy a zsivány-uralom bukása után azonnal meg kell szervezni a vasutasságot. A hálás szerepre csak vezetők kellettek. A szervezkedés meg is kezdődött a Dunántúlon. A Közalkalmazottak «Kamarájáéból indult ki a szervezkedés, mely a nagy Kansz-nak vetette meg az alapját. Az alkotmányos hatalom törvényes rendjének biztosítására alakult meg. A tettrekész hazafias szellemű közalkalmazottakat csakhamar egy táborba gyűjtötte. Az egyesülés célja pártpolitikától távol, a tagok erkölcsi, gazdasági, szociális és kultúráiig érdekeinek kielégítése és intézményes biztosítása volt. Az évtizedek óta erőszakra és osztálygyűlöletre nevelt munkástömegek, a félelmükben elszökött vezérektől magukrahagyottan, nagyon csendes emberekké lettek. Minden politikától és megmozdulástól visszahúzódtak. Aggodalommal várták a fejleményeket.

Az északi főműhelyben *Horváth* Gergely, az igazgatóságban dr. *Homonnay* Tivadar és *Wahl* Frigyes bontották ki a keresztény szociális eszmék lobogóját. Megindult itt is a szervezkedés. Az említett szervezők mellé, mint rendkívül agilis és eredményes munkatársak: *Járdák* Andor, *Taróczky* Béla, ifj. *Gonda* Béla, *Czigány* Sándor, *Fükorn* Lajos, *Fischer* Ferenc, *Szende* Gyula, *Szemann* Mihály, *Szamkó* István, *Nagy* János, *Hoffer* Lajos, *Szlovik* Endre, *Türner* Antal, *Pálinkás* Ferenc, *Hars* György, *Szlovik* Pál, *Mihálovits* József és még sok-sok másn évtelen hős állott szívvel-lélekkel rendelkezésre a szervezkedés érdekében. A vasutas munkásságban rejlő hazafias érzés és becsületesség, a romokban heverő csonka ország vasútjának talp ráállításánál óriási erőnek bizonyult. Minthogy egyrészt a *közalkalmazottak* gyűjtőfogalma alá a vasúti munkásság tömegét bevonni nem akarták, másrészt a vasúti munkások megszervezése sürgős volt, ennélfogva a vasúti munkásság a Kansz-tól függetlenül szerveztetett meg. Dr. *Homonnay* a keresztény erkölcsű munkásságot fel akarta emelni a tisztviselőkhöz, abból a nemes gondolkodásból kiindulva, hogy az Isten és Haza szolgálatában minden vasutasnak együtt a helye, miként a templomban sem ülnek külön a munkások és külön a tisztviselők, hanem együtt, úgy az egyesületbe is ápolni kell az együttérzést

1919. november havában megalakult egy bizottság és az északi főműhelyben nagygyűlést hívott össze. Ezen a gyűlésen pártállásra való tekintet nélkül megjelentek az északi főműhely és a közelben lévő Máv. gépgyár munkásai, *Haller* István kultuszminiszter és *Frühwirth* Mátyás, a kér .szoc. párt főtitkára, *Szabó* József párttitkár, *Székely* János népjóléti államtitkár, dr. *Misángyi* Vilmos, *Homonnay* Tivadar és *Wahl* Frigyes valamint az északi főműhely és szertár főnökei és tisztviselő kara díszes keretet adván a nagygyűlésnek. — *Veress* Béla lendületes beszédben kérte *Haller* Istvánt, mint a keresztény szociálista eszmék vezérét, hogy az egybegyült sokaság előtt ismertesse a keresztény szociális szervezkedés nemzetfeltámasztó jelentőségét. *Haller* beszédének szívbemarkoló és nagyszerű hatása alatt mintegy varázsütésre a jelenlevők a keresztény szociális eszmék katonáivá váltak és elhatározták, hogy belépnek a pártba.

Homonnay Tivadar, *Wahl* Frigyes, *Horváth* Gergely érintkezésbe léptek a néppártból átalakult Keresztény Szociális Gazdasági Párt akkori vezetőségével: *Giesswéin* Sándor, *Haller* István, *Ernst* Sándor és *Friihwirlh* Mátyással és megbeszéléseket folytattak az iránt, hogy a választójoggjal rendelkező vasutas családtagokat beléptetik a Keresztény Szociális. Gazdasági Pártba, ahol mint *önálló vasúti szakosztályt* kívánnak alkotni.

A vasutasokat nem is kellett nagyon biztatni. Csak úgy tódultak be a pártba. Aránylag igen rövid idő alatt több mint 36.ooo vasutasválasztó lépett be a pártba. *Ennek köszönhető, hogy Homonnayt képviselővé is választották.* Felajánlották a mandátumot még *Wahl* Frigyesnek is, ki *azonban a megtiszteltetést elhárította magától.* A felajánlók — ezutám Hofmann mozdonyvezető sógorát, dr. Ambrus Gyula ügyvédet tekintették a vasutasok kereszténypárti képviselő jelöltjének. A beosztás szerint-XI-ik választókerületben dr. Ambrus Gyula, dr. Hegedűs Loránttal és dr. Bródy Ernővel mérkőzött. Hegedűs kibukott, Bródy és Ambrus között megejtett pártválasztás Bródynak kedvezett. .

Wahl Frigyes korán felismerte a helyzetet. Tudta, hogy a választások után a pártba tömörült vasutasok egyrészt a pártnak terhére lesznek, másrészt a vasutasoknak lesz kényelmetlen a pártba való bejárás. Ennélfogva elhatározta, hogy a politikától függetlenül, teljesen önálló gazdasági szervet létesít, melynek a «Vasutasok Országos Gazdasági Egyesülete» címet adott. Az alapszabálytervezet elkészítésére *Wahl* Frigyes főmérnököt és *Róbert* Ödön dr. főfelügyelőt kérték fel. 1919. év legutolsó, vagyis Szilveszter napján délután *fűtetlen hideg szobában* (IV. Ferenc József rakpart 27., II. em. 10.,) melyet a politikai párt üresen bocsátott a vasutasok rendelkezésére és a kerti székeket az akkori kultuszminiszter: Huszár Károly engedte át. (Ezek a székek ma is a VOGE birtokában vannak.) Wahl Frigyes hozzákezdett az alapszabálytervezet elkészítéséhez, illetve Róbert Ödön dr. által külön elkészített tervezet egyesítéséhez. El is készült vele. Ezt az *alapszabálytervezetet* 46.229/1920. sz. a. 1920. május 17. napjárt fi *kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta,* melynek jóváhagyásáról 1930 május 26-án a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség főnökének helyettese, Dialmady Ödön miniszteri tanácsos 2424. sz. a. értesítette Homonnay Tivadar nemzetgyűlési képviselőt.

Dr. Róbert Ödön *m. kir. kormányfőtanácsos,* Máv. igazgatóhelyettes a Vasúti Tisztképző egykori tanára, a *Voge* alapító tagja és első igazgatója, született 1875. december 22-én Oroszfalván, (Erdélyben), 18g5-ben lépett a Máv. szolgálatába. igo3-ban államtudományi doktorátust szerzett. Segesvár, Aranyosgyéres, állomásokon, mint forgalmista és pénztáros Biharpüspökiri és Brátkán, mint állomásfőnök működött. 1904-ben mint fogalmazó a szombathelyi üv. I. osztályába került. A következő évben az igazgatóságba helyezték, ahol a C. IV. d, C. I. a C. VII. osztályokban mint helyettes, 1920-tól, mint főnök működött. Jellemző, ennek a csendes komoly embernek a szerénysége. 1920-ban ugyanis a politikai pártok felkínálták neki a kereskedelmi főosztály igazgatói székét, de ő elhárította ezt magától. A nagy megtiszteltetés azonban mégis utolérte. Szolgálatának utolsó éveiben a Leszámoló Hivatal élére állították és kinevezték kormányfőtanácsosnak. Egy évvel ezelőtt halt meg ez a mély lelki életet élő vasutaskiválóság, kinek áldott emlékét meleg szeretettel őrizzük meg.

A Gólyavárban 1920. febr. 22-én megalakult a VOGE.

Első elnök: *Homonnay Tivadar dr.,* ügyvezető elnöke *Wahl Frigyes,* ügyvezető igazgatója *Róbert Ödön dr.,* főtitkára *Jardek Andor,* pénztárosa *Pikay István* volt. A megalakulás idejében mintegy 2Őoo tagja volt csak a VOGE-nak, annak ellenére, hogy a keresztényszociális pártba tömörült tagok annak idején többen voltak 36 ezernél. Ennek magyarázatául szolgáljon, az, hogy a pártba családtagok is beléptek, míg itt már *csak a vasutas családfő* szerepelt. De a megfogyatkozásnak oka ezenkívül az volt, hogy a VOGE-val párhuzamosan szervezkedett a Kansz és propagandája később hivatalos jelleget öltött. A lisztkiosztás kedvezményével — ami akkor nagy rubrika volt — a vasutasságot a KANSz jobban vonzotta. Azután meg a VOGÉ-tól személyi hiúságok miatt a KANSz-ba átlépett tagok munkája egyidőre csendesebbé tette a VOGE rohamos kiépülését.

Wahl Frigyes az alapszabály módosítását javasolta. Horváth Gergely javaslatára a tagdíjak *központi felhasználásának* 2/5-re való felemelését tartotta szükségesnek, amit a közgyűlés el is fogadott. 1920. augusztus) 28-án a VOGE szárnyai alatt a győr-sopron-ebenfurti vasutasok intéztek felterjesztést a Sopronban székelő igazgatósághoz, melyben kérték, hogy természetbeni ellátást kapjanak az úgynevezett gyorssegély helyett. A MÁV. és Délivasutasok módjára kedvezményes tüzelőanyagot úgy a tényleges, mint a nyugdíjas győr-sopron-ebenfurti vasutasok részére.

1920. év szeptember havában népes gyűlés volt a Tattersallban. Az «Ébredő Magyarok Egyesülete» rendezte. A gyűlésen rengeteg vasutas jelent meg. A forradalmak idején erősen exponált újságok: a *«Világ», «Népszava»* és *«Az* £sí»-lapók megszüntetése érdekében a kormányhoz feliratot intéztek, de eredmény nélkül. Később a «Világ» ugyan megszűnt, de ma is él «Magyar Hírlap» elnevezéssel. Az akkori világ keresztény vasutasságának lelkes támogatója a «Szózat» című újság volt. (Azóta már az is megszűnt).



Akik a «VOGÉ»-t megalapították

Dr. HOMONNAY TIVADAR
m. kir. kormányfőtanácsos,
országgyülési képviselő,
a „VOGE" első elnöke



WAHL FRIGYES
ny. Máv. műszaki tanácsos,
o ‚VOGE' első ügyvezető elnöke.

Homonnay Tivadar dr, m. kir. kormányfőtanácsos, országgyűlési képviselő, a Mávosz jelenlegi elnöke, a vasúti keresztény mozgalmak markáns képviselője, a VOGE alapító elnöke, — később megválasztott díszelnöke, — (mely tisztségről lemondott), a Magyar Üszószövetség volt elnöke, székesfővárosi törv. hat. bizottsági tag, és a Magyar Államvasúti Alkalmazottak Országos Szövetségének elnöke. 1889-ben Kalocsán született. Édesatyja Homonnay államvasutí forgalmifőnök, illetve Arad állomásfőnöke volt.

Szabadkán járt iskolába. Budapesten avatták a jogtudományok doktorává. Nagyobb külföldi tanulmányútat tett, azután a Máv. szolgálatába lépett, s ott titkári rangig emelkedett. A kommün alatt és után nagy küzdelmet folytatott a keresztény eszmék diadalrajutásáért. 1919. augusztus elején Sir George Clark amerikai követ elé 10000 főből álló keresztény vasutastömeget vezetett, és tiltakozását fejezte ki az ország megcsonkításának gondolata ellen. Az első nemzetgyűlésben már bekerült és azóta változatlanul tagja a Háznak. A vasutas érdekek bátor szószólója a Parlamentben. Az árdrágítók ellen az ő javaslatára hozták be a botbüntetést. A párbajláz ellen elmondott interpellációja nagy feltűnést keltett. A pápa 1930-ban a Szent Gergely-rend lovagkeresztjével tüntette ki.

Wahl Frigyes Máv. műszaki tanácsos. A bácskai Cservenka községben 1889-ben született. Szabadkán végezte a főgimnáziumot, onnan Pestre került a műegyetemre, ahol 1912-ben építészmérnöki oklevelet nyert. Egy évig tartó külföldi tanulmányai után 1913. december hónapban *meghívással került a Máv. igazgatóságához.* Itt az akkoriban előtérbe került gazdaságos anyagtárolás és anyagszerelés körüli átszervezésekkel és tervezéssel foglalkozott. 1914-ben már az első mozgósítási napon bevonult és frontszolgálatot teljesített 1917. év végéig. Többszörösen kitüntetett front-katona, a nagy ezüst vitézségi éremnek is tulajdonosa. A kommün alatt ellenforradalmi szerveknél tevékenykedett. Ezért, akkor amikor 1919. május 2-án az igazgatóságnál 40 alkalmazottat nélkülözhetőnek jelentett ki, (akik tartoztak volna azonnal bevonulni a vörös hadseregbe), ö volt az egyedüli, aki *nyíltan* megtagadta a vörösökhöz való bevonulást. Egy amerikai lakásán rejtették el, mert kirohanásáért halálra ítélték és halálra keresték a vörösök. Ezen előzmények miatt volt a vasutas társadalomban vele szemben megnyilvánult nagy bizalom. Az úgynevezett „15-ös bizottságot“ szervezte meg. Ennek a 15-ös bizottságnak az átalakuláshoz igen nagy szerepe volt, ennek a legerélyesebb tagja volt. Ez időben a vasutasság hivatali vezetők nélkül állott — mert a legtöbb vezető leköszönt, vagy távoznia kellett, — őrködött, *hogy ne történhessék atrocitás, vagy valamilyen jóvá nem tehető lépés.* Vázsonyi Jenő Bécsből a megrendelt különvonaton nem futhatott be újból Máv. elnökként, az elsősorban Wahl Frigyes erélyes fellépésések volt az eredménye.

Ez a 15-ös bizottság feloszlott egy idő múlva. Kétségtelen azonban, hogy a vasutasság szervezkedése erről az alapról indult el. Egy részt a *VOGE-hez,* másrészt a *„Közalkalmazottak Nemzeti Szövetségé“-hez* tömörültek. A vége, a Máv-nál, mint osztályvezető belebukott az *Imperial ügybe.*

1921. február havában az időközben lemondott Pikay István főtitkár helyére *dr. Grenczer Mihályt* választották me» A «VOGE» életében ez a lépés örökké emlékezetes marad. Egyszerre felnyúltak a halvány lámpák. Mintha erős áramot kapcsoltak volna be a VOGE szervezetébe. A vezetőség; *dr. Grenczer* működésével lendületet kapott. A fáradtság érzetét valami új zsongás váltotta fel. Vasutas nyelven szólva: *Dr. Grenczerben élőfogatot kapott a VOGE.*

A Keleti pályaudvar és műszaki kocsihivatal «VOGE» csoportja ebben az évben december 21-én alakult meg *Stehlik István* elnökletével. A létrehozásban *Horváth Gergelynek* oroszlánrésze volt, ki ezen a gyűlésen tartott beszédjével mindenkit elragadott. 3oo tag volt jelen az alakuláskor. *Dr. Hom-onnay* és *Szabó József* képviselők lelkesítő beszédet tartottak és felvilágosították a megjelenteket a keresztény szociális eszmék mibenlétéről.

Ezidőben a dunántúli vasutasok a távollevő kereskedelmi minisztert helyettesítő dr. Vass József kultuszminiszternél jártak, hogy a zalaegerszegi· táborba internált vasutasok hazajöhessenek. A miniszter megígérte, ha csak lehet, karácsonyra otthon lesznek. Érintkezésbe is lépett a miniszterelnökkel és sikerrel járt.

Ezév őszén, szeptember n-én, az egyesület a miniszterelnökhöz intézett felterjesztést, de a beígért segítség késett. Majd egy hónap múlva, október g-én, márc. a vidéki csoportok bevonásával országos gyűlést tartott a VOGE. Memorandumot készítettek a kereskedelmi miniszterhez, mélyben élelmezési-, lakás-, nyugdíj- és betegbiztosítási kérdések megoldása, valamint kamatmentes nagyobb beszerzési kölcsön segélyezése, a tagdíj hivatalból történő levonása kéretett.*)

1921. decemberben megalakult a *«VOGE» szegedi csoportja.* Elnök: *Csáby* Sándor lett. *Tapolcán a vasutasok* 1922. január hóban *temetkezési segélyegyletet* alakítottak, Cseh Géza vezénylő tiszt elnökletével. Alapszabályszerű alakulás 160 taggal. Azonkívül *CelldömöUeön, Sárváron* és *Kőszegen* (január 12, i4- és 16-án) *«VOGE» helyicsoport létesült.* Propaganda körúton volt akkor Horváth Gergely és Czigány Sándor, Birner Lajos és Hosztinek Imre pedig Szombathelyről mentek a helyi csoportok alakulási gyűlésére.

1922. január havában a munkásság órabér emelését (100—150%) léptették életbe 104.000/1922. E. III. sz. rendelettel. A család részére is adtak élelmezési jegyet, ha a munkás legalább egy hónapig egyházamban szolgált. Sajnos, az idénymunkások sem órabéremelést, sem élelmezési jegyeket nem kaptak. A pénzünk értéke ezidőben napról-napra, óráról-órára romlott, a megélhetés majdnem teljesen lehetetlenné vált. Kérte a VOGE, hogy ne csak a MÁV, hanem a Déli és KSOD vasutasok is kaphassák vissza az 1000 koronán aluli lebélyegzett pénzt. Eredménnyel is járt.

1922. július havában *Wahl* Frigyes már lemondott a VOGE lap .szerkesztőségéről is és helyébe *Hotye* Miklós vezetése alatt működő szerkesztő-bizottság *PiUich* Nándort nyerte meg szerkesztőnek.

*) A GYSEV-tagokét már ezidőben hivatalból vonták le. Ezt a memorandumot két hónap múlva, december 20-án, dr. Homonnay elnök, dr. Grenczer Mihály, Roatáeey János, Zigány János, Horváth Gergely, Szabados Antal és Koblik Antal, Vadkerti Endre, Kugli Ferenc, Fűti Ignác etb., valamint Weisz Konrád és Szabó József képviselők és Desseőffy államtitkár jelenlétiében adták át Hegyeshalmy miniszternek.

1922. október 13-án, délután 1/25 órakor a katolikus legényegylet helyiségében tartotta a VOGE rendes évi tisztújító közgyűlését, ahol dr. *Misángyi* Vilmos elnökölt. A lemondott *Homonnay Tivadar* helyett dr. *Kovács László* felügyelőt választották meg elnökül, míg az *ügyvezető elnöki tisztségre a VOGE agilis titkárát: dr. Grenczer Mihályt választották.* Társelnökök: dr. Misángyi Vilmos, dr. Róbert Ödön, Veress Béla, Hotye Miklós, Kiripolszky Lajos, Petrovics Ferenc, Tóth I. Béláné, Balogh L^ajos, Kiss Dániel, Szabó Ferenc, Sebjenics József, Fűit Ignác, Filák János, YVpisz Antal és Jakab Pál lettek. Ügyész: dr. Homonnay Andor ügyvéd. *Az egyesület főtitkári tisztségére Pillich Nándort, a VOGE lap illusztris szerkesztőjét, választották meg.* Főpénztáros: Pavalács Ede, pénz-* tárosok: Szabados Antal, Materny Gusztáv, ellenőrök: Jardek Andor és Stehlik István, jegyzők: Bostássy János és Mihálik Lpjos lettek. Elnöki tanácstagok: Wahl Frigyes, Veress Béla, Rózsa Lajos, Weisz József, Birner Lajos, Horvátit Gergely, Franck Károly, Mihálovics József, Litomiczky Károly és Szende Gyula lettek. A számvizsgáló-bizottságba beválasztották Jochs Ferencet, Sághy Győzőt, Kugli Ferencet, Kaiser Jánost és Ruzsorán Jánost. Ezenkívül 150 választmányi tagot. Az 1922. év nevezetességei közé tartozik, hogy végre megkapta a VOGE a hivatalból való tagdíjlevonás kedvezményét.

A VOGE elnöki tanácsának határozata folytára egy küldöttség járt 1921. decemberben *Wahl* Frigyes főmérnök, a VOGE ügyvezető-elnökénél, hogy laz *egyesületi lap megindítását* és szerkesztését vállalja el. *Wahl* elvállalta, bár azt a kikötést hozzáfűzte, hogy a lap címét ő fogja megjadni és semmiféle gáncs őt nem érheti ebből a lapszerkesztésből. A címlap fejét *Wahl* főmérnök ügyvezető és szerkesztő meg is rajzolta és ez a *négy betű:* V. O. G E., *négy teljes éven át* (1921 karácsonyától 1925 karácsonyáig; díszítette a lapot.

Eddig nem volt a VOGE-nak lapja, tehát eddig az egyesület életét csiak azok ismerték, akik az elnökkel, titkárral, vagy csoportelnökökkel érintkeztek. A tagdíjak gyengén folytak be rengeteg utánjárással. VOGE-bélyeggel nyugtázták a befizetett tagdijakat. Lapot szerkeszteni·, vezetni, lapnyomtatást előre kifizetni, jóformán személyzet és egy fillér honorárium nélkül oly rendkívüli teljesítmény volt. Ugyanis lapot eladni és csak utólag beszedni az árát, csak az érti meg, áld e fárasztó munkát valaha végigcsinálta. Ennek az időnek a küzdelmes *percei évekkel* érnek' fel. 5— 1 o különféle beosztású tagtól való nehézkes *tagdijbehajtás* egyenértékű volt a mai 20—22,000 tagból hivatalos levonás útján való pénzek elintézésével. WjahI Frigyes önzetlen munkája és szorgalma volt az a talpalatnyi hely, ahol a VOGE, illetve a későbbi *Vasúti Hírlap* terebélyes fája kinőtt. *Pillich* Nándor volt az a gondos kertész, aki ezt a gyönyörű fát ápolta és nyesegette s a mai magas színvonalra emelte.

Az akkori vezetők működése kemény, fárasztó útépítési munka volt. Ma ezen az úton már szédítő gyorsan tudunk haladni. A baj csak az, hogy a oélhoz, a jobb jelenhez, ez a gyorsjárat is csak csigalassúsággal ér el.

Ezidőben a VOGE által kibocsátott felhívásra folyamatban voltak 9 vidéki szervezkedések. *Gyulán, Debrecen* és *Kiskúnfélegyházán* megalakult.



1920-tól 1927-ig a m, kir, államvasutak igazgatóságának elnökhelyettese.

A KANSZ-ban tömörüli· vasutasok első elnöke,

Tasnády Szttts Andor, államtitkár, cs. és kir. kamarás, nyug. Máv. elnökhelyettes, 1868. október 8-án Tiszavárkonyban született. Mielőtt az államvasutak szolgálatába lépett, a kereskedelmi minisztérium vasúti osztályában működött, mint miniszteri tanácsos. Kelety Dénessel egyidőben 1919. őszén került a Máv. igazgatóságának kormánybiztos helyettesi, illetve elnökhelyettesi székébe, melytől 1927. év-ben vált meg, amikor is az IBUSZ, helyettes elnöke lett. A vasutasság, különösen a segédtisztek meleg szeretettel vették körül. Nagyban az ő érdeme az hogy hivatalnoki vizsgával — érettségi nélkül is — tisztviselői rangba juthattak a sikerrel vizsgázó segédtisztek.

a VOGE és ezzel kapcsolatosan ugyanezen helyeken a közlekedési blokk is. Dr. *Homonnay* az egyesület elnöke sajnálattal állapította meg a vasutasok nemtörődömségét azzal a fontos kérdéssel szemben, hogy *egy táborban keU a vasutasságnak tömörülni.* — *Homonnayt* annyira elkeserítette a vasutasok indolenciája, hogy lemondott. Ugyancsak lemondott *Wahl* Frigyes ügyvezető elnök is. *Turóczky* Béla és *Czigány* Sándor nagyon kedves felszólalása után mindkét távozni akaró vezető férfit lelkes éljenzés közbeni maradásra bírta a közgyűlés. *Fényfi* korelnök vezetésével megtörtént a választás: Elnök: dr. Homonnay Tivadar nemzetgyűlési képviselő, ügyvezető elnök: Wahl Frigyes, főtitkár: Pikay István, a jegyzőséget Rostássy Jánosnak ajánlták fel, de elfoglaltságára való tekintettel nem vállalta, — s így Fodor Jolán javaslatára Gyulai Kálmán irodakezelőt választották meg jegyzőnek..

A KANSZ Államvasúti Csoportja.

A KANSz-ba tömörült vasutasok *nagy* tábora már olyan jelentékeny erőt képviselt, hogy vita tárgyát nem is képezhette, hogy az elnöki méltóságra a vasutasok vezérét, *Kelety Dénest* kell megválasztani. Míg a KANSz államvasúti csoportjának elnökéül *Tasnádi Szűcs Andor* MÁV. elnökhelyettest kérték fel. Minthogy a belépési nyilatkozatok nagyrészt a hivatali főnökök útján adattak ki, érthető, hogy a szolgálati függelem is szoros kapcsolatban volt a KANSz propagandájával. A VOGE szervezkedését megnehezítette az is, hogy az egyesület címében bent volt a «*keresztény szociálistól elnevezés.* Ugyanis ezidőben lépten-nyomon előforduló és sokszor keresztény jelszó alatt azsán-provokatörök által végrehajtott és a rendőrségnek is munkátadó atrocitások miatt a «*keresztény*» szociálista elnevezés egyeseknek már-már derogálni kezdett, s így elmaradoztak.

A vasutasság egyik legnagyobb táborát, a műhelyi munkásságot, nem is igyekezett megszervezni. Ezek á VOGE keretében szervezkedtek. A KANSz államvasúti csoportja a hivatalnoki, altiszti és szolgai rétegekben kategóriák szerint tagozódott. Nevesebb tagjai a leforgott io év alatt az említett két vezető egyéniségen kívül a következők voltak: *Wolf István és Puskás Tivadar* főfelügyelők, dr. *Tasnády Nagy András* igazgató-helyettes, *Heéger Árpád* főmérnök, *Ticsénszky Aurél* és *Papp János* főfelügyelők, *Cséplő József* főfelügyelő, lapszerkesztő, *Csapp Ferenc* a propaganda-bizottság elnöke, dr. *Eszláry István,* a programm-bizottság elnöke, *Ferenczy. Sándor* a vonatkísérők, *Tóth Vilmos* mozdonyfelvigyázó, *Dominók Károly* a mozdonyvezetők, *Békési Rezső* és *GrüU Ferenc* irodakezelők, később hivatalnokok, *Görheny János* a pályafelvigyázók, *Lazur János* a fűtők, *Gyöngyössy Ferenc* a kocsirendezők és váltókezelők és *Veress Sándor* főfelügyelő, a nyugdíjasok és nyugbéresek elnöke. Volt ezenkívül szakcsoportja a szertárnokoknak és raktárnokoknak *Ivánkovics József,* a távírda- és szemaforfelvigyázóknak *Dobay Béla,* a nyomdászok és könyvkötőknek *Teleki István,* irodai altisztek, kapusok, málhások és értesítőknek' *Windisch Lőrinc,* a raktári munkásoknak *Nagy Pál,* podgyászhordároknak *Csordás János,* pályaőröknek *Hohl János* és pályafenntartási munkásoknak *Mihály Márton* elnöklete alatt.

A két nagy egyesület működése.

E gyidőben míg a VOGE a vasutasok érdekeiért úgyszólván naponta héroszi küzdelmet (folytatott, a másik nagy vasutastábor a Közalkalmazottak Nemzeti Szövetségének (KANSz) egyik alosztályaként dolgozott a vasutasság boldogulásáért. *Kelety Dénes,* mint a nagy KANSz elnöke, súlyát és óriási tekintélyét vetette latba, hogy minél több kívánsága teljesülhessen a vasutasságnak. Segítőtársa volt ebben neki hivatali helyettese, *Tasnády Szüts Andor,* helyettes államtitkár, ki a vasúti csoport elnöke lett a KANSz-ban. Lapot indítottak *Magyar Szárnykerék* címen még elnöke lett a KANSz-ban. Lapot indítottak *Magyar Szárnykerék* címen.

1923. év kezdetén az úgynevezett «leépítés» (B-listára helyezés) keserítette el a vasutasságot. Ugyanezen év április i5-én 22 keresztény társadalmi egyesület közős nagygyűlést hirdetett. A MÁV. igazgatósága megtiltotta a vasutasoknak ezen való részvételét. Rendkívül elkeseredett volt a hangulat. A leépített vasutastömeg azonban ott volt, sőt a le nem: építettek is nagyszámban.

Az alapszabályszerűen működött sörház-utcai Ébredő Magyarok Egyesülete látta vendégül a végeláthatatlan közalkalmazottakból álló tömeget. *Sarkadi Sándor* mozdonyvezető, *Hlavady Barnabás*, a szittyák táborának vezére, *Rácz,* az ébredő vasutasok ügyvezetője, *Lenkey Lehel* tanár beszéltek igen nagy hatással.

A KANSz nemcsak távol tartotta magát, de a gyűlés ellen volt.

A tömeg a beszédek elhangzása uhui a kormányzó elé akart menni. El is indult, de az Erzsébet-hídon átjutva, a Döbrentei-téren a kivezényelt rendőrség felhívására csendben szétoszlott. Majd május 27-én a Nemzeti Lovarda óriási csarnokában újból gyülekeztek a közalkalmazottak.

A KANSz megint távolmaradt.

A Mozdonyvezetők Országos Otthona: *Bóra* Gyulát és *Sarkadi* Sándort, a Mozdonyfűtők Országos Otthona: *Képíró* Sándort, a VOGE dr. *Grenczert,* a Ker. Szociálista Postások Országos Gazdasági Egyesülete: dr. *Schöplin* Lajost, a Délivasút nevében: *Tatay* Boldizsárt küldték ki a gyűlésre a csatlakozás bejelentésére. Az Ébredők és a Községi Jegyzők Országost Egyesülete is nagytömegben vett részt ezen a gyűlésen.

A gyűlés tárgya úgy a tényleges, mint nyugellátásos közalkalmazottak részére (beleértve a vasutasokat) *aranyparitásos fizetést kértek egy* nagy emlékiratban.

A folyton fokozódó drágaság és a megsegítés eredménytelen kérése, kirobbantotta a mozdonyvezetői sztrájkot 1923. augusztus 2-án. Ezt megelőzőleg a Máv elnökénél és dr. Walkó Lajos kereskedelmi miniszternél' jelentek meg a mozdonyvezetők. Ez a sztrájk 11 mozdonyvezető elbocsátásával végződött, kik részére az elkövetkezett nyugalmasabb időben kegydíjat adtak nyugdíj helyett. A sztrájk miatt az 1905. évben alakult Mozdonyvezetők Országos Szövetségét feloszlatták.*)

*) Ennek a mozdonyvezető sztrájknak részletei és a retorzió, annyira bizalmas része a történelemnek, hogy ba őszintén megírnék okiratok alapján a valóságot, belemagyarázhatnák az izgatást.



Róbert Emil
m. kir. kincstári főtanácsos, ny. Máv. főmérnök,
a VOGE országos elnöke.



Horváth Gergely
géplakatos, a VOGE orsz.alelnöke.



Hr. Gerencséry Mihály
Máv. tanácsos, a VOGE orsz. ügyv. elnöke.

Róbert Emil ny. Máv. főmérnök, m. kir. kincstári főtanácsos, a VOGE. országos elnöke, Tasnády Nagy András államtitkár, (későbbi igazságügyi, illetve kultuszállamtitkár) lemondása után 1924. november 26-án került a VOGE. elnöki székébe.

Vasúti mozgalmak iránt melegen érdeklődő, vezetésre termett, nagyvonalú ember jutott a rohamosan fejlődő egyesület élére és azt az iramot, melyet a VOGE-val szemben támasztott igények a maximumra fokoztak, nemcsak tartani tudta, de helyét e díszes pozícióban erősen meg is szilárdította. Ebben a felelőségteljes állásban nemcsak lefelé, hanem felfelé is helyt kell állnia. Ez a kettős szolgálat igen sokszor kényes helyzetbe hozta. A lázongok leszerelésére soha sem erélyes rendreutasítást, hanem ennél sokkal hatékonyabb mosollyal kisért meggyőzést szokott használni és dicséretére legyen mondva, a rendet és nyugalmat a legveszélyesebbnek ígérkező pillanatokban is biztos kézzel tartotta a kezében.

Dn Gerenesséry Mihály Máv. tanácsos, a Voge. orsz. ügyvezető elnöke. A *„legszorgalmasabb vasutas"* a Máv-nál. Felső ipariskolát végzett. Utána gimnáziumi érettségit tett. Majd jog és államtudományi doktor lett. Tetejébe letette a bírói és ügyvédi vizsgát. A világháborúból tüzérszázadosként jött haza. Ezután lépett a Máv. szolgálatába. 1921. február havában az időközben lemondott Pikay István főtitkár helyére Rostássy János javaslatára választották meg a Voge. főtitkárává. Mint az igazgatóság gépészeti főosztályában működő és ott személyzeti ügyekkel foglalkozó tisztviselő éles látókörét becsülték meg, amikor röviddel azután az ügyvezető elnöki tisztségre választották meg. Azóta a Voge. lelke és lelkiismerete. Jelenleg a Máv. igazgatóság elnöki osztályában működik.

Horváth Gergely. A magyar vasutasaiig soraiból messze' kiemelkedik ez az egyszerű külsejű vasúti szakmunkás. -Vagy látóköre istenáldotta szónoki készsége és mélyen átérzett keresztény erkölcse révén a vasúti munkásság született vezére. Ott volt a VOGE bölcsőjénél és azóta isi a leghivatottabb képviselője ennek a a 2000 tagot számláló hatalmas egyesületnek. A gyors egymásutánban változott valamennyi miniszternél ott volt a vasutas küldöttség élén és nem egyszer a miniszterek is megcsodálták szónoki képességét. Bátor, gerinces, ember. Munkástársain kívül a tisztviselők is a legmelegebb szeretettel veszik körül.

Horváth Gergely 1878. november 18-áu született Lázi községben, (zirci járás, Veszprém m.). Az északi főműhelyben szolgál, mint géplakatos. Már 1901-ben a keresztény-szociális mozgalmakhoz csatlakozott. A kommün bukása után Gieswein Sándorral és a többi kereszténypárti képviselővel együtt a vasutasok nagy tömegeit szervezte be a gazdasági pártba, melyből a VOGE keletkezett. Központi alelnöke és a megalakulástól kezdve elnöke az északi főműhelyi csoportnak.

Pillich Nándor intéző, a VOGE orsz. főtitkára és a «Vasúti Hírlap» szerkesztője, szül. 1888. okt. 22. Nagybereznán. A vasutas mozgalmak lelkes krónikása és ragyogó tollú hírlapírója. Az a sok keserűség, mely a háború, forradalmak és az ország megcsonkítás következtében a vasutasságra szakadt az ő vezércikkeiben megírva láttak napvilágot és lettek a történelemé.

A vasutasmozgalmak egyik vezérlő alakja halt meg 1922. február havában. *Kerekes Mihály* ny. főkalauz, nemzetgyűlési képviselő (ónodi ker.), kinek szavára ezrek változtattak irányt annakidején. Izgulékony, merész és balrahajló ember volt. A miskolci törvényszék izgatásért el is ítélte, de a balál kegyes volt hozzá és előbb meghalt. Az ő esze és szervező ereje, ha higgadtabb gazdára talált volna, a vasutasságtól szobrot» érdemelt volna.

A legnevezetesebb 1922. évi események közé tartozik a kereskedelmi miniszter 36.292/1920. 12. számú leirata, hogy a hírhedt «*Magyarországi Vasutasok Szövetségét» áUamellenes,* fegyelemlazító és beigazolt *sikkasztásokban* bővelkedő, valamint *a vélemény és szólásszabadság elnyomó működésért feloszlatta.*)*

1922. február 22-én a «Népszava» erősen támadta a MÁV-konzum igazgatóságát, — de méltatlanul ,mert i6.3o4 tag szavazata igazolta 367-eI szemben a Konzum vezetőségének igazát.

1922. március 3o-án vasutas nagygyűlés volt. A «VOGE» rendezte, de a KANSz államvasúti csoportja Weiss Konrád vasutas csoport elnök, nemzetgyűlési képviselő, Miklós Antal a szaktisztviselők, Békési a KANSz segédtisztjei nevében jelentette be a csatlakozást ahhoz a mozgalomzhoz, hogy a KANSz és a VOGE együttesen lépjen fel a vasutasok helyzetének megjavítása érdekében.

Az 1922—23. évekre kiadott létszámcsökkentési törvény alapján a *személyzet 20 százalékát elbocsátották.* A B-listára tett, ki nem nevezettek-elbocsátását 1924. június 3-ig, a kinevezettekét 1924. június 3o-ig be kellett fejezni, öt évnél rövidebb időn át szolgált kinevezett alkalmazott 10 havi, 5 és 10 közötti szolgálati időre 24 havi, 10 és i5 között 36 havi 2G|évig 48 havi, 20 éven felül 60 havi illetményét kapta végkielégítésül a B-listás. A ki nem nevezetteknél 3 évnél kevesebb szolgálati időre 3 havi, 3—6 év között 6 havi, 6—10 év között 12 havi, 10—r5 év között 24 havi és i5 éven felüli szolgálati diővel elbocsátott alkalmazott 36 havi illetményének megfelelő végkielégítést kapott. Keserű idők voltak ezek! De még keserűbb idők következtek 1924. évben. *Az államháztartás egyensúlyának helyreállítása céljából kiadott Í92U:IV. te. felhatalmazása alapján* a vasútasszemélyzeti illetményeket oly minimálisra szabták meg, hogy szinte májr lehetetlenné vált az élet.

A vasutas-memorandumok két táborban készültek, a KANSz-ban és YOGE-ban.

A hivatalos hatalom a KANSz-hoz volt közelebb, így tehát a KANSz államvasúti csoportjának néhány megrendelt és a vasutasokra végeredményében kedvezőtlen kimenetelű memoranduma érte el a sikert Gyűlés gyűlést ért, vajmi kevés sikerrel. Az időközben a YOGE elnöki tisztségére megválasztott dr. *Tasnády Nagy* András lemondott és 1924. november 26-án megejtett VOGE országos tisztújító gyűlésén helyébe az elnöki tisztségre *Róbert Emilt, nyug. máv. főmérnök, kincstári főtanácsost választották meg*, ki jelenleg is közszeretetben álló országos elnöke a VOGE-nak. Dr., *Homonnay* Tivadar országgyűlési képviselőt és *Wahl* Frigyes főmérnököt

*) Nem tévesztendő össze a Szent Koronás Vasutas Szövetséggel.

eredménydús működésük iránti hálából *tiszteletbeli elnökökké* választották és népes küldöttség adta át nekik az erre vonatkozó díszokleveleket.

Dr. Homonnay vezetésével 1924. november 4-én a VOGE a kereskedelmi miniszter elé járult. Homonnay dr., Grenczer dr., Pillich Nándor, Horváth Gergely, Miklós Zsigmond, Stehlik István, Bayer Károly, Hcíffer Lajos, Benke Mihály és Erdőesy János adták elő a vasutasok kérelmét.

Majd 1924. november 18-án a MÁV. igazgatóságának küszöbén állott a VOGE deputációja. Az előző napon a szervezőbizottság által hozott határozatokat vitték a gépészeti főosztály igazgatója: *Samarjay Lajos későbbi MÁV. elnök elé.*

Grenczer dr., *Czigóny* Sándor, *Horváth* Gergely beszédét *Gyenes* Kálmán igazgatósági osztályfőnök megértő, szeretetteljes támogatással toldotta meg a főosztály igazgatója előtt.

Az 1924. év legjelentősebb eseménye, hogy a *MÁV.-ot önálló kereskedelmi vállalattá alakították.*

1925. év eleje ismét azzal kezdődött, hogy Homonnay képviselő a munkásság bérjavítása érdekében a képviselőházban terjedelmes beszédet mondott és e tárgyban interpellációt nyújtott át a kereskedelmi miniszternek.

Ugyanezen év március 10-én a VOGE országos gyűlést tartott. *Szende* Gyula nyug. főellenőr, *Székely* János volt államtitkár, *Homonnay* Tivadar, *Zsirkay* János, *Szabó* József képviselők és *Tűzkő* István a nyugdíjasok és nyugbéresek ügyében mondtak nagyhatású beszédeket.

Kelety Dénes 1925. március 17-én a közgazdasági egyetem előadótermében a volt máv. vezetők és a kormány számos tagjának, valamint a vasutasság nagyszámú jelenlétében a MÁV. rekonstrukciójával kapcsolatos gazdasági kérdéseket adta elő nagy hatással. *Matlekovics* Sándor elnökölt ezen a gyűlésen.

A VOGE ez év április 3-án újból küldöttséggel járult Walkó dr. kereskedelmi miniszter elé. *Róbert* Emil, *Másik* Andor, *Horváth* Gergely, *Miklós* Zsigmond, dr. Grenczer, Pillich, Rybicska Gyula, Marton Bálint és Rákosi Antal ismertették az egyes kategóriák sérelmeit és kívánságait. A KANSz és a VOGE közös akciók indított a vasutasok genfi segélye ügyében. A kabinetrioda 4380/1925. szám alatt 1925. augusztus 27-én válaszolt a VOGE hódolatába, melyet a (Vasutasok a Kormányzó Űr Őfőméltóságához intéztek helyzetük javítása érdekében.

1925. szeptember 30-án Puskás Tivadar és Heeger Árpád aláírásával felterjesztette a *KANSz államvasúti csoport tényleges és nyugdíjasai* érdekében összeállított *nagy emlékiratát,* melyre azért volt szükség, mert a megsegítés csupán 15%-os volt, ezzel szemben a drágaság 100 0/0 -ra emelkedett.

Ami az utóbbi tizesztendőben történt, az ma még nem történeletai — csak keserű valóság. Az 1907. évi L. tc., illetve 1914. XVII. tc.-kél biztosított jogok megnyirbálásának őszinte bírálata nem használna, hanem árthatna az ügynek. Ma nem tehetünk mást, mint bízni egy boldogabb, jobb jövendőben.

eredménydús működésük iránti hálából *tiszteletbeli elnökökké* választották és népes küldöttség adta át nekik az erre vonatkozó díszokleveleket.

Dr. Homonnay vezetésével 1924. november 4-én a YOGE a kereskedelmi miniszter elé járult. Homonnay dr., Grenczer dr., Pillich Nándor, Horváth Gergely, Miklós Zsigmond, Stehlik István, Bayer Károly, Hdffer Lajos, Benke Mihály és Erdőssy János adták elő a vasutasok kérelmét.

Majd 1924. november 18-án a MÁV. igazgatóságának küszöbén állott a VOGE deputációja. Az előző napon a szervezőbizottság által hozott határozatokat vitték a gépészeti főosztály igazgatója: *Samarjay Lajos későbbi MÁV. elnök elé.*

Grenczer dr., *Czigány* Sándor, *Horváth* Gergely beszédét *Gyenes* Kálmán igazgatósági osztályfőnök megértő, szeretetteljes támogatással toldotta meg a főosztály igazgatója előtt.

Az 1924. év legjelentősebb eseménye, hogy a *MÁV.-ot önálló kereskedelmi vállalattá alakították.*

1925. év eleje ismét azzal kezdődött, hogy Homonnay képviselő a munkásság bérjavítása érdekében a képviselőházban terjedelmes beszédet mondott és e tárgyban interpellációt nyújtott át a kereskedelmi miniszternek.

Ugyanezen év március 10-én a VOGE országos gyűlést tartott. *Szende* Gyula nyug. főellenőr, *Székely* János volt államtitkár, *Homonnay* Tivadar, *Zsirkay* János, *Szabó* József képviselők és *Tűzkő* István a nyugdíjasok és nyugbéresek ügyében mondtak nagyhatású beszédeket.

Kelety Dénes 1925. március 17-én a közgazdasági egyetem előadótermében a volt máv. vezetők és a kormány számos tagjának, valamint a vasutasság nagyszámú jelenlétében a MÁV. rekonstrukciójával kapcsolatos gazdasági kérdéseket adta elő nagy hatással. *Matlekovics* Sándor elnökölt ezen a gyűlésen.

A VOGE ez év április 3-án újból küldöttséggel járult Walkó dr. kereskedelmi miniszter elé. *Róbert* Emil, *Másik* Andor, *Horváth* Gergely, *Miklós* Zsigmond, dr. Grenczer, Pillich, Rybicska Gyula, Marton Bálint és Rákosi Antal ismertették az egyes kategóriák sérelmeit és kívánságait. A KANSz és a VOGE közös akciók indított a vasutasok genfi segélye ügyében. A kabinetrioda 4380/1925. szám alatt 1925. augusztus 27-én válaszolt a VOGE hódolatára, melyet a (Vasutasok a Kormányzó Ür Ofőméltóságához intéztek helyzetük javítása érdekében.

1925. szeptember 30-án Puskás Tivadar és Heeger Árpád aláírásával felterjesztette a *KANSz államvasúti csoport tényleges és nyugdíjasai* érdekében összeállított *nagy emlékiratát,* melyre azért volt szükség, mert a megsegítés csupán 10 0/0-os volt, ezzel szemben a drágaság 100 %-ra emelkedett.

Ami az utóbbi tízesztendőben történt, az ma még nem történelem — csak keserű valóság. Az 1907. évi L. tc., illetve 1914. XVII. tc.-kél biztosított jogok megnyirbálásának őszinte bírálata nem használna, hanem árthatna az ügynek. Ma nem tehetünk mást, mint bízni egy boldogabb, jobb jövendőben.

A nagy KANSZ-ban való tömörülés a nemzeti célok elérésében kitűnő gondolat volt. De a teljes rend helyreállása után kiderült, hogy a *különálló,* pragmatikával rendelkező vasutasság ezzel az egy kalap-alávonással — magyarán mondva feladta azokat a jogokat, amelyeket elődeik az önvédelmi harccal 1904 évben megszereztek, illetve 1907 évben a pragmatikával megkaptak.

Szántay István Máv. felügyelő, Kelenföld p. u. állomásfőnöke, a Mávosz. ügyvezető elnöke.

Született 1890. Sajószentpéteren. 1922—1933-ig Salgótarján város képviselőtestületének volt tagja. A «Munka» című folyóiratot szerkesztette. 1935. óta Budapesten a törvényhatósági bizottságának tagja. A Signum Laudis tulajdonosa.

Vasutasok Családgondozó Országos Egyesülete.

1938. év március 27-ik napján alakult, épen tízesztendeje ennek. Azóta szinte tüneményes gyorsasággal gyűjtötte össze tagjait. Ha a családfőkön kívül, minden biztosított családtagot külön számolunk, akkor közel 39.000 főre tehető a taglétszáma.

Első elnöke *ár. Samassa Aurél,* ker. államtitkár volt. Jelenlegi elnöke 1935. óta dr. *Koós Ödön* ker. államtitkár.

Alakulás óta ügyvezető elnöke és lelke ennek a nagyjövőjű egyesületnek *Wolf István m. kir. kormányfőtanácsos,* Dunapart teher p. u. volt állomás főnöke. A propagandaügyeket *Csapp Ferenc ny. Máv.* felügyelő intézi, kinek rátermettsége és istenáldotta szónokiképessége szinte csodákat művelt. Az ügyészi teendőket dr. *Tóth József Máv. tanácsos-ügyész* látja el. A titkár *Torjay Lajos főintéző.*

Eredményes működésről néhány rövid számadatot jegyzünkfel, mely minden dicséretnél többet ér. Közel 1300 esetben nyújtott temetkezési segélyt, 1200 gyermeket ingyen nyaraltatott, 2000 gyermeknek adott ösztöndíjat, több, mint 1500 tagot részesített rendkívüli segélyben. 455 tagot gyógykezeltetett. Teljesítménye közel jár a Máv. Takarék által nyújtott kedvezményekhez, mely a magyar vasutasság legmegalapozottabb és legrégibb intézménye.

A Magyar Vagónlakó Testület·

Négy és félesztendeig tartó világháborúban a nagy túlerővel szemben mindig az ellenség területén harcoltunk. És ezért a szörnyű áldozattal és hősiességgel megvívott harcunkért a kegyetlen Végzet azzal büntetett meg bennünket, hogy Árpád apánk földjét szétosztotta a martalócok között. Besompolygott „hősök" pedig kiűztek bennünk' az ősi földről. Éjjel egyszál ruhában, csecsemőt, öreget, szegényt és beteget vagonba rakták és átlökték a határon. Ez a kerekeken mozgó koporsó volt a lakás, fagyban és hőségben. A világ csúfjára hónapokon keresztül, állati sorsban ott vergődtünk a síneken. Senki be nem fogadott bennünket. Sőt ezt is el akarták venni, mert a vagonra szükség volt. A kiürítés előtt senki sem törődött azzal, hogy mi lesz a hontalan, koldus magyarral.

Az itt látható történelmi okmány tanúskodik erről:

Magyar Királyi Államvasutak
Budapest-balparti Üzletvezetősége.
12521/1920. III. szám.

SZŰCS JAKABNÉ

Budapest ny. p. u
az áll. főn. utján.

Igazgatóságunk rendeletéből kifolyólag felhívjuk, hogy az *ingóságával rakott,* de Budapest nyugati p. u. állomáson tárolt kocsikat */. évi szeptember hó 10-éig föltétlenül ürítse ki,* mivel *elleneseiben* ezen határidő leteltével az elfoglalt kocsikat a vasul! üzletszabályzat 81 §-ának 3. pontja alap j án valamelyik *raktárunkba fogjuk kirakni.*

A kirakás közelebbi időpontjáról külön fog értesíttetni, amidőn saját érdekében is ehhez okvetlen jelenjen meg.

Budapest, 1920 évi szeptember hó 2-án.

Markos.
üzletvezető.

E sorok szerény írójának jutott eszébe a célhozvezető mentő gondolat. Valamennyi vagónlakót Budapesten összetoboroztuk. A népes gyűlés határozott. *Magunk vesszük kezünkbe saját sorsunk intézését és megoldjuk.* Elmentünk az akkori kormányelnökhöz: *Simonyi-Semadam Sándorhoz,* majd utódjához *gróf Teleki Pálhoz, Ferdinándy Gyula* és *Tomcsányi Pál* igazságügyminiszterhez és engedélyt kértünk arra, hogy magunk nyomozhassunk és a Lakáshivatal intézkedjék. Megkaptuk az engedélyt és elintéztük becsülettel.

A menekültek ügyeinek hivatalos szerve *az Országos Menekültügyi Hivatal* volt, melynek élén *gróf Bethlen István* állt. Ezt a lelkes csapatot örömmel támogatta és így történt, hogy 2 hónap alatt mintegy háromezer vagonból költöztettünk emberi lakásba hontalan magyar családokat. A *sajtó* és a *Nemzetgyűlés* mellénk állt. E nemzetmentő munkában áldottemlékű Apponyi Albert gróf és Nádosy Imre főkapitány teljes erejével küzdött mellettünk.

Az ország gazdasági vérkeringésére és a Máv. üzleti eredményeire milyen hatással volt e szerény, hajnaltól-éjféüg tartó munkánk azt két élő történelmi nagyság bemutatott kéziratából ismerjük.*) Talán nem érdektelen, ha e nemzetmentő munka szerény katonáinak nevét feljegyezzük.

ELNÖK: Miklós Imre Máv. igazgatósági ellenőr.
IGAZGATÓ: Kovács Sándor tanítóképző igazgató.
TITKÁR: Nágel György dr. Máv. segédtitkár.
VÁLASZTMÁNYI TAGOK, MINT NYOMOZÓK:

Kresz Pál állami javító intézeti tanár.
Fejes János Máv. igazgatósági ellenőr.
Krizsán Gyula főgimnáziumi tanár.
Sárosi Ödön főgimnáziumi tanár.
Marssó György telekkönyvvezető.
Skarupinszki Nándor Máv. irodakezelő.
Gergely Miksa árvaszéki ülnök.
Jánó Béla Máv. igazgatósági hivatalnok.
Niedermann Antal p. t. főigazgató.
Stiebel János p. t. főfelügyelő.
Rády Győző p. t. főfelügyelő.
Jakabházy J. László Máv. hivatalnok.
Peres Nándor Máv. felügyelő.
Néma Ede ügyvédjelölt.
Fehér István Jenő p. t. tanácsos.
Varasdy Géza Máv. üzletv. főellenőr.
Székely Ernő javítóintézeti gondnok.
Daraghy Miklós Máv. ellenőr.
dr. Wiener Henrik Máv. igazg. felügyelő.

*) L. a 780—781. oldalon.

A történelmi nagyok sajátkezű írásai
Miklós Imréhez, a Magyar Vagónlakó Testület elnökéhez.

Az országos menekültügyi hivatal-
nál eltöltött nehéz és felelősségteljes
idők emlékére

Bethlen István

(gróf Bethlen István)
valóságos belső titkos tanácsos
ny. m. kir. miniszterelnök

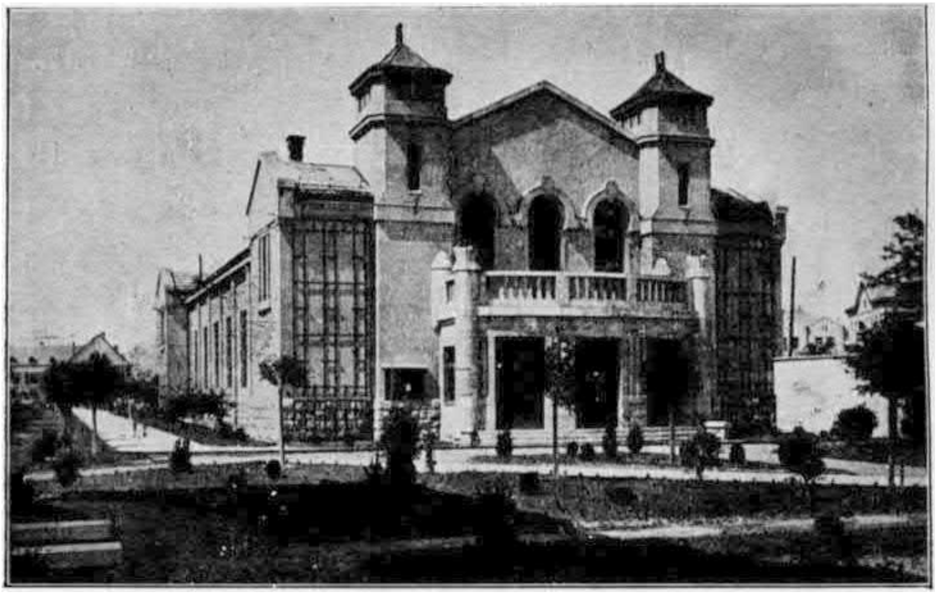
„Végtelenül örültem hogy bár ily nehéz viszonyok között de jó egészségben viszontláthattam kedves Barátomat a ki áldásdús tevékenységével oly sok szegény bajtársnak mint nekem is önfeláldozóan segített.

A jó Isten áldjon meg érte egy jobb jövővel!

Tamássy Árpád
ny. tbszy.

Bdpest., 1936. III. 22.-én

(fogarasi Tamássy Árpád)
valóságos belső titkos tanácsos
táborszernagy, Przemysl vár védője



Máv, kulturház Dunakeszin.
Lányi Ferenc Máv. műszaki főtanácsos, főműhelyfőnök kiválóságát dicséri.



A Máv. fúvós-zenekara.

X. RÉSZ.

ÉRTÉKEINK.

Életrajzok

Csákvári (Wührl) Jákó született Borosjenőn (Pestm.) 1847. július 26-án. Iskoláit Budán, Esztergomban végezte. A tanítói pályára készült. Oklevelet nyert, majd az esztergommegyei tárkányi járás tanítókara részére az érsek által kitűzött pályadíjat egy benyújtott munkájával közel 40 pályázó közül ő nyerte el.

1896. elején egészségi okokból letért a pályáról és budapesti kereskedelmi akadémián a vizsgát letéve, ugyanazon évben fenállott országos gőzhajózási társaság kereskedelmi osztályában nyert alkalmazást. Eleinte, mint iktató és fogalmazó, később, mint főpénztárnok volt alkalmazásban. Innen 1871-ben átlépett a m. kir. államvasutakhoz számtiszti minőségben hol később, mint könyvvezető, 1878-ban főkönywzető és ügyosztályfőnök lett. Ónálló munkái: „Vasúti Lexikon“ Bp. 1879.) Csikvárira magyarosított neve alatt: „A *közlekedési eszközök története*(Bp. 1883.)

A budapesti Ferencz József-hidat Máv. mérnök tervezte.

Feketeházy **János** mérnök született Vágsellyén, (Nyitra várm.) 1842-ben. Középiskoláit Nagyszombatban és Nyitrán, a műegyetemi tanulmányokat pedig Bécsben és Zürichben végezte. Azután Bécsben az osztrák-magyar államvasutak igazgatóságánál kapott alkalmazást. Részt vett a Boszporusz-csatoma, a bécs-stadlaui Dunahíd stb. tervezetének kidolgozásában. 1867-ben a budapesti építészeti igazgatóságnál mérnök-gyakornoki állást vállalt. 1873-ban a magyar kir. államvasutak igazgatóságához lépett át, s onnan 1892-ben egészségi okokból főmérnöki ranggal vált meg. Feketeházy főleg vasszerkezetek tervezés terén nagy munkásságot fejtett ki, így tervei szerint készült a budapesti keleti pályaudvar és a központi fűtőház tetőszerkezete, a szolnoki vasúti Tiszahíd, az első magyarországi forgóhíd Fiúmében*) stb. Tervei alapján készült a komáromi közúti Dunahíd; a szegedi közúti Tisza-híd építésére kitűzött nemzetközi pályázat alkalmával a párisi Eiffel-cég a Feketeházy tervezetével nyerte el az *első díjat.* A hídé tervezet alapján épült. A budapesti közúti Dunahidakra kiírt nemzetközi pályázat alkalmával Feketeházy tervezete nyerte el a díjat *a Ferenc József-hídra,* mely e tervek szerint készült el. (Révai Nagy Lexikon 7. köt. 288. 1.)

(R. N. L. 7. k. 684.) Forgóhíd az a fajtája a mozgatható hidaknak, amelyeknek hidaló (vas) szerkezete függőleges tengely körül elforgatható azon célból, hogy az áthidalt vízi úton a közlekedés lehetővé tegyük. A középső pillérből kinyúló forgástengely körül forog a hídszerkezet. Csukott állapotban három ponton van alá támasztva, forgására kézi, gőz, vagy hidralgikus hajtómű szolgál. Ez a hajózható csatornáknál a hajó átbocsájtására szolgál.

Beliczay Gyula volt Máv. főmérnök, zeneíró és tanár.

A nagy zeneíró 1835. aug. 10-én. Komáromban született. Meghalt, Budapesten 1893 ápril. 30-án. Középiskoláit Pozsonyban végezte s ugyanott tanulta a zenét is. 16 éves korában már egy nocturnéja jelent meg (Bécs 1851.). A mérnöki pályával párhuzamosan a zenét is Bécsben tanulta 1858-tól, mint vasúti mérnök, 1871-ig Bécsben tartózkodott. Ekkor azonban a vasúttársaság igazgatósága Budapestre tette át székhelyét s így Beliczay is ideköltözött. 1872-ben, mint főmérnök *a m. kir. államvasutakhoz* lépett át.*) 1886-ban nyugalomba vonult, hogy még teljes erejét egészen a zenének szentelje. 1864-ben Beliczay már nagyobb műveket is alkotott, így F-dur miséjét, melyet Bécs legelső templomaiban adtak elő, így a Domonkosoknál Liszt jelenlétében, aki nagyon elismerőleg nyilatkozott felőle. Ave Máriáját Herbeck János az udvari kápolnában adta elő nem egyszer; ennek ajánlására a király arany éremmel tüntette ki a szerzőt. 1888-ban az Orsz. Zeneakadémia tanárául hívták meg. 1886 óta kizárólag a zenének élt s írta. 1887-ben vonós zenekarra írt szerenádját. 1889-ben nagyzenekarra írt D moll szinfóniáját. 1890-ben Swite del balját nagy zenekarra, 1892-ben 2 A dur szinfóniáját, s ugyancsak 1892-ben Mendelsohn D moll orgona szonátáját nagyzenekarra való átírását. Mindezeket a műveket a külföldön és itthon is nagy sikerrel adták elő. Magyar irányú szerzeményei, Változatok magyar népdalok felett, továbbá 3 magyar irányú darabja (zongora 4 kézre) és magyar dalai. (V. ö.: Révai Nagy Lexikon.)

Mikus-Csák István nyug. Máv. felügyelő, a legnagyobb élő magyar vasutas zeneszerző. Orgonista, zongorista. Zongora-hegedűre írt szonátája Németországban óriási sikert ért el. i symphoniát, 8 zenekari szvittet, 5 symphonikus költeményt írt (közüle 3 Zichy-pályadíjat nyert). «Sellő» című nagy munkájával, melyet nagy zenekarra, szoprán szólóra és férfikarra írt, kitűnő eredményt ért el.

Homonnsy I^ajos a legrégibb zeneszerző generáció kiváló tagja. (Testvére, Homonnay Tivadar dr., orsz. képviselő, korm. főtanácsos és Homonnay Dezső főfelügyelő keleti p. u. állomásfőnökének). Különösen a Petőfi-költemények megzenésítésével tett országos hírre szert. Ezek közüi: *«Szeptember végén», «Sári néni», «Le az égből hull a csillag», «Négy ökrös szekér»*, *«Nem lesz fel a leány magában egyebet»,* a leg-< ismertebbek. Legutolsó szolgálati beosztása budapesti üzletvezetőség üzletigazgató helyettese volt. Néhány évvel ezelőtt ment nyugalomba.

A legkitűnőbb vasutas muzsikusok közül meg kell emlékeznünk dr. Benn Ottó államtitkár, Máv elnök, csellóművészről, dr. Ferenczy Alajos ny. Máv. főtanácsos zongoraművészről és Csapó György Máv. műszaki tanácsosról, a «Törekvés» Dal- és Zeneegylet kitűnő karnagyáról.

*) Lásd a 256. oldalon D П. Ügy osztály, műhelyszolgálat.

Dr. Gyökössy Endre Máv. főtanácsos született 1880. november 30-án Szeghalom. (Békés m.) Hazafias versei és Ifjúsági elbeszélései egyaránt az újabb írónemzedék egyik hírneves tagjává teszik.

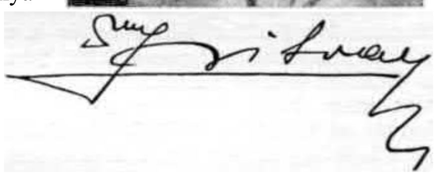
A rákospalotai ref. egyház főgondnoka. A rákospalotai kaszinó diszelnöke. A Petőfi társaság tagja. Ezenkívül még sok más egyesület és kör tagja. Legszebbek a hazafias és családi költeményei. Megzenésített dala a: *„Fehér galamb száll a falú felett*Gyermekdalai az iskolákban közismertek. Ifjúsági regényeinek a száma 34 kötet. De a felnőttek számára is írt néhány regényt, sőt egy színdarabot is, *„Ádám és Éva"* címmel.

Dr. Halmos István 1884. évben Vámosgyörkön (Hevesm.) született. Jogot végzett. Mint vasúti tiszviselő szerkesztette a *„Vasutas újságot.* 1908-ban a *Magyar Békeegyesület* titkára lett. *„Magyar vasút és Közlekedés"* című szaklapot szerkesztette huszonötéven át. Ezenkívül önálló művei is jelentek meg. így: *Mikszáth Kálmán éle- és művei* 1913. *„Férjfogás."* Szociális dráma. *„Türr István élete és kora." „Az ötvenesztendős államvasút"* (Szeged 1918.) IV. Károly király, ez utóbbi művet sajátkezű kéziratával tüntette ki, mely a leghosszabb politikamentes magyar nyelvű királyi kézirat. (L. 504—505 1. közötti műmellékletet.) Jelenleg Máv. tanácsos.

I<egény Elemér 1888. május 13-án Zomborban született 1919-től a budapesti szépirodalmi lapokba írt háborús novellákat. 1920-ban a *Császár jóslata* c. drámai költeményével a Területvédő Liga pályázatán *díjat nyert.* 1922-től a *Budapesti Hírlap* és a *Nemzeti Újság* szépirodalmi munkatársa, önállóan megjelent regénye: *Alom és hálál* (Bp. 1925.) *Bábel lelke.* (Bp. 1926.) *Uszály a Dunán.* (1936.) A „Pen Club" tagja, jelenleg Máv főintéző.

Mttller Miklós dr. m. kir. kormányfőtanácsos, MÁV. igazg. h., szül. 1887-ben Kassán. Jogot végzett s 1910-ben Kolozsvárt avatták a jogtudományok doktorává. 1907-ben lépett a MÁV. szolgálatába. Előbb a külszolgálatnál, később az igazgatóságnál a visszatérítési, majd a díjszabási osztályban teljesített szolgálatot 1914-ig. A háború alatt a tábori szállításvezetőségnél és a vonalparancsnokságnál dolgozott. A háború után az igazgatóságban, 1927-től pedig a kereskedelmi minisztériumba nyert beosztást. 1928- óta az Orsz. közlekedési Bizottság titkára volt. 1934* óta a minisztérium közlekedési és tarifapolitikai osztályának vezetője: *«Vasúti tarifapolitika»* c. önálló munkájával első díjat nyert s Róbert Ödön dr. MÁV. igazgatóhelyettessel közösen írta 1918-ban «A *vasúti díjszabás és tarifapolitika vezérkönyve»* c. könyvét.





Ksitvateői Zsitvay Tibor dr. in. kir. titkos tanácsos, ny. m. kir. igazságügyminiszter, orsz. képviselő.

Pozsonyban született 1884· november 10-én. A budapesti egyetemen doktorált. 1909. évben ügyésze lett a Máv.-nak. Majd Kecskeméten képviselővé választották. 1926-ban a nemzetgyűlés elnöki méltóságába emelték. 1929. tavaszán a Bethlen-kormányba igazságügyminiszterré nevezték ki, melyet a Károlyi Gyula gróf kormányában is megtartott. A Nép. fővárosi szervezetének vezetője és irányítója. Az I. osztályú Érdemkereszttel tüntették ki.

Oláh Dániel yolt miniszter, 1881. március 28-án Nagyszentmihályon Zemplén megyében született. Balatonfüreden halt meg 1923. szeptember 1. Vasmunkás volt. Önképzéssel művelte magát.

Miniszterré történt megválasztása nagyon érdekes.

A kommün bukása után Friedrich István kabinetjében szükség volt egy ízig-vérig keresztény szakmunkásra, kit a pártok miniszterré akartak tenni. Telefonon az esti órákban felhívták a vasutasok ügyvezető elnökét, Wahl Frigyes főmérnököt, tiogy kerítsen elő egy miniszternek való szakmunkást. Wahl azonnal intézkedett, hogy keressék meg konflison Saly István mozdonyvezetőt a lakásán. Hosszas keresés után — minthogy sem a lakásán, sem a mondott másik helyen nem találták, Wahl elküldött a másik kiváló szakmunkásért, Oláh Dánielért. *így* lett miniszter Oláh Dániel.

Tasnádi Nagy András dr· nyug. kultuszállamtitkár, Nép. elnök. Hajdúszoboszló város országgyűlési képviselője, született 1882. jan. 29-én Budapesten. Ügyvédi oklevelet szerzett. A háborút végig harcolta és sok kitüntetést szerzett. Az összeomlás után az *Államvasutak főügyésze, majd igazgatóhelyettese volt.* 1933-ban az igazságügyminisztérium adminisztratív államtitkárává nevezték ki. 1935 óta a vallás- és közoktatásügyi minisztérium politikai államtitkára. A budapesti fasori ref. egyházközség főgondnoka, a budapesti xef. egyházmegye tanács bírája, a Bethlen Gábor Szövetség elnöke.



Hórai Horánszky Gyula miniszteri tanácsos, ny. Máv. igazgató, született 1868 január 24-én Szolnokon. Fia Horánszky Nándornak, az egykori keresk. miniszternek. Tizenhétéves volt, amikor Budapesten a református gimnáziumban érettségizett. Önkéntesi évének leszolgálása után 1887-ben a József Műegyetemre iratkozott be hol 1891 junius 13-án mérnöki oklevelet nyert. Még egyetemhallgató korában kitűnt nagy képességeivel. Baross Gábor a nyári hónapok tartamára 1890-ben kinevezte napidíjas mérnöknek és a Vaskapu szabályozási munkáinál alkalmazta. Itt a kiváló Wallandt Ernő volt a főnöke,

Mérnöki oklevelének megszerzése után Zielinszky Szilárd hírneves és kiváló mérnök irodájában dolgozott 1892 január 1-én a Székesfőváros mérnöki hivatalához hívták meg. Még ugyanezen év augusztus havában a Máv. szolgálatába lépett át és itt szolgált 1896. október haváig, amikor is a vasúti és hajózási főfelügyelőség tagja lett előbb, mint biztos, később, mint főfelügyelő. 1905. szeptember 1-én jött vissza a Máv-hoz, a háború kitöréséig, mint a forgalmi főosztály igazgatóhelyettese. Ekkor kirendelték Bécsbe a Központi Szállításvezetőséghez. Kotányi Zsigmond után ő lett a forgalmi főosztály igazgatója. E magas tisztségben közel 20 esztendőt töltött.

Omoravicai Imrédy Kálmán dr. oki. gépészmérnök, m. kir. kormányfőtanácsos, Máv. igazgató, az anyagbeszerzési főoszt. vezetője. Született 1883. február 17-én Budapesten. A József-Műegyetemen 190V évben mérnöki, 1911. évben mérnökdoktori oklevelet szerzett. A Máv. szolgálatába 1900-ben lépett. — 1907-től 1910-ig a Műegyetemen adjunctus volt (mechanikai technológiai tanszék). 1910-ben visszakerült a Máv-hoz. 1911 — 1920-ig a Vasúti- és Hajózási Főfelügyelőség felügyelője volt. 1923—1927-ben a Mérnöki Kamaránál működött. Majd ismét a Máv .szolgálatába lépett, ahol 1928-tól az anyagbeszerzési főosztály igazgatóhelyettese, ig33. óta a főosztály igazgatója. «Szívós anyagok hajlítása» címmel önálló műve jelent meg. (Jutalomdíját lásd: 79/h oldalon. Az országos Kaszinó tagja kitüntetése Ferenc-József-rend lovagkereszt, a kát. érd. k. szál.

Pilisi Ney Ákos, oki. mérnök, min, tanácsos, Máv. igazgató (D. főosztály), született Budapesten 1881. szeptember 12. A legkiválóbb gyakorlati vasutas. A vasúti tisztképzőt 1907. évben kitüntetéssel végezte. A forgalomnál, pályafenntartásnál, vas. haj. főfelügyelőségnél, Déli és Máv.. igazgatóságnál egyéni kiválóságával feltűnt.

Misángyi Vilmos dr. műegyetemi nyilv. rendes tanár.

Született 1880. június 8 Pécsett. Ott végezte az állami főreáliskolát. A budapesti József Nádor Műegyetemen gépészmérnöki, majd műszaki doktori oklevelet nyert. A mechanikai technológiai tanszéknek előbb tanársegéde, majd adjunktusa volt, s ez idő alatt Rejtő Sándor műegyetemi tanár tanítványaként kutató munkát végzett. Gyakorlatát a MÁV.-műhelyi szolgálata alatt szerezte. 1911-ben beosztották a MÁV. igazgatósághoz és ott fokozatos emelkedés után, 1924-ben főfelügyelővé nevezték ki. 1916—1920. a kereskedelmi iskolai tanárképző intézet tanára volt. Több alkalommal képviselte Magyarországot az Anyagvizsgálók nemzetközi kongresszusain, így 1909-ben Kopenhágában. 1912-ben pedig Newyorkban, 1924-ben a budapesti műegyetemen a mechanikai technológiai nyilv. rendes tanárává és a mechanikai és technológiai intézet vezetőjévé nevezték ki. 1928. óta a kir. Kúria szabadalmi ülnöke, 1925. mint a felső oktatásügyi egyesület közleményeit. 1928—1932-ben pedig a Magyar Anyagvizsgálók Közlönyét szerkesztette. Több külföldi tanulmányútat tett. Számos tudományos közgazdasági és társadalmi egyesület vezetőségi, vagy rendes tagja, a polgári Signum Laudis tulajdonosa. A MÁV. konzum volt neves elnöke.

Erzsébetvárosi Papp János,min. tanácsos, nyug. Máv. igazgató, született 1862 Erzsébetvárosban. Gépészmérnöki oklevelet szerzett a bécsi műegyetemen. 1884-ben a M. kir. Állami Gépgyárban vállalt mérnöki szolgálatot. 1884—1896-ig mint Máv. mérnök a szolnoki és \ kolozsvári műhelyekben s az igazgatóság gépszerkesztési osztályában működött. Ö rendezte be újonnan a brassói Máv. műhelyt, melynek első főnöke is volt. 1896—1906-ban a vasúti és hajózási főfelügyelőséghez volt beosztva, mint biztos, majd mint felügyelő. Számos tanulmányi kiküldetésben járt, így az 1889-ik évi párizsi, az 1897-ik évi bruxellesi és az 1904-ik évi saint-louis-i kiállításokon s hosszabb időt töltött Angliában, Németországban, Svájcban, Franciaországban, Belgiumban, Amerikában a vasúti közlekedési berendezések megismerése végett; 1906-ban a Máv. igazgatóságba, a vontatási osztály élére állították. 1910-ben a gépészeti főosztály vezetője lett. 1911-ben a műegyetem gépészmérnöki szigorló bizottságának kültagja lett. 1912-ben a nemzetközi anyagvizsgáló kongresszuson ismét Amerikában járt és ezúttal Kanadát is beutazta. 1906-ban a királyi tanácsosi, 1912-ben az udvari tanácsosi és miniszteri tanácsosi címet kapta. Egyéb kitüntetései: A Ferencz József-rend tiszti keresztje, a Lipót-rend, a porosz királyi Korona-rend és a bolgár Szent Sándor-rend. 1917-ben a magyar nemességet kapta „erzsébetvárosi“ előnéwel, 1920-ban nyugalomba vonult. 1922 óta az Orsz. Gőzkazánvizsgáló Egyesület elnöke. 1923—1925-ig a Magy. Általános Tőzegipar rt. ügyvezető-igazgatója is volt. (V. ö. Kortársak Lexikona.)

Or. Veres Gábor oki. gépészmérnök, m. kir. kormányfőtanácsos, Máv. igazgató.

Született 1885-ben Kolozsváron, 1908-ban a Máv. szolgálatába lépett. 1925-ben a Máv. szegedi üzletigazgatója. 1930-ban kormányfőtanácsosi címet kapott. 1934-ben a máv. igaz. keresk. főoszt. igazgatója. A szegedi egyetem jogi karán a közlekedéspolitika c. tárgykör előadója. Számos közlekedési és közgazdasági cikke jelent meg. Volt Szeged törvh. biz. tagja. 1924-ben és 1932-ben elnyerte a Magyar Mérnök és Építész Egylet díjait.*) Jelenleg az IBUSZ, vezetője.

Gáli (Gaál) András nem volt vasutas és mégis szorosan beletartozik a magyar vasutasság történetébe. Kevesen tudják, hogy a világhírű Ganz-gyár kitűnő öntőmestere találta fel a *„kéregöntést“,* mely nélkül a vasúti kocsikerekek és sinkeresztezések használati időtartama négy, sőt ötszörösen kevesebb lenne.



Gáli András 1810-ben született Besztercebányán. Mint fiatal öntőmester került a Lánchidat gyártó Ganz Ábrahám gyárárba.

Máig is látható a Lánchíd hídfőjén gróf Széchenyi István bronz címerén Gáli András öntőmester neve. Gáli András világhírű találmányát az öngyilkos lett Ganz íróasztalában találta meg Mechwart András és Gáli Andrást magas honoráriumban részesítette. Gáli András nagyapja volt a keleti p. u. helyettes főnökének Gaál Kálmán Máv. felügyelőnek.

Bittó György gyártulajdonos, (a m. kir. államrendőrség, detektívtestületének volt tagja). Agyában született meg és 1916. évben iktatott? beadványával nyert megörökítést az a tény, hogy a mai *«filléres gyorsvonatoké* (a beadványba kiránduló, illetve turista, vagyis idegenforgalmi célokat szolgáló zártvonatok bevezetése fellendítené a magyar ipart, kereskedelmet, mezőgazdaságot, tudományt és művészetet). Ez a gondolat tíz évvel később testet öltött. A vonatok elnevezésére a legalkalmasabb megjelölést Megyery Ella hírlapírónő a közismert *«filléres gyors»* elnevezéssel adta meg. A kivitel dr. Tormay Géza államtitkár és dr. Tüske Jenő (jelenlegi m. kir. kormányfőtanácsos, igazgatóhelyettes) helyes gyakorlati érzékét bizonyítja. A kegyeleti vonatok eszméje (IQ32.) *Nobik Lajos* Máv. intézőé, kit támogatás helyett elgáncsoltak.

A kegyeleti vonatok üzembehelyezése érdekében *P. Sipos Lénárt* szentferencrendi áldozópap, sikeres harcot vívott a minisztériumban.

(* Lásd a 794. oldalon.



VITÉZ VEREBÉLY LÁSZLÓ

a m. kir. József Nádor műegyetemen a villamos művek ny. r. tanára. (1929.) A Máv. villamosítási szaktanácsadója, az Orsz. középítési Tanács és a magy. Elektrotechnikai Egyesület alelnöke.

Szül. Budapesten 1883 aug. 27-én, középiskoláit Budapesten, a műegyetemet részben Budapesten, részben Kalsruheben végezte.
1919 óta a Máv. villamosítási irodájának vezetője.

önállóan megjelent munkái: *Az olasz államvasutak villamosítása. (1920.) A magyar kir.* államvasutak főhállózatának villamosítása, *különös tekintettel a széngazdálkodásra (1920.) Energia gazdálkodásunk villamosítása*, *különös tekintettel a szénkérdésre. (1923.)* Fő-*vasutak villamosításának fejlődése külföldön, 2 köt. (1921 24.) General survey of Hungary s power resources and their future Development with special reference to electrification. (London 1924.) A new system for main line electrification, (u. o. 1924.)*

Magyarország hivatalos képviselője az Energia Világ Konferencia nemzetközi intéző bizottságában. 1923-ban kidolgozta az u. n. dunántúli villamosítási tervet és 1924-ben, Londonban tartott előadásával felhívta arra az angol szakértők figyelmét. Így vált lehetségessé a bánhidai országos erőmű felépítése és a máv. hegyeshalmi fővonalának villamosítása, amik nevéhez fűződnek.

1924 óta megjelent fontosabb munkái: *A M. kir. Államvasutak villamosítási munkálatai. (1924.) Csonkamagyar ország energiaforrásai és energiagazdálkodásainak feladatai. (1925.) Nagy gőzmüvek korszerű berendezésének alapvonásai. (1925.) A dunántúli villamosítási terv. (1927.) A bánhidai erőmű közgazdasági jelentősége. (1930.) Teendőink az energiagazdálkodás terén. (1930.) Kandó-féle fázisváltó villamosítási rendszer. (1933.) Jedlik Ányos két úttörő találmánya. (1930.)* (angolul is.) *Die Grundzüge dér Energiewirtschaft in Ungarn. (Wien, 1925.) Die elektrotechnischen Grundlagen einesneuen Fhasenumformer locomotive für 50 perWechsel-1933.Betriebeserfahrungen auf dér mit 50 Hz. Wechselstrom elektrisierten (Berlin, 1932.) Main Line Electrification wit 50 cyles A. C. (Stockholm. strom.Wien 1926.) Die Elektrisierung dér Linie Budapest-Hegyeshalom. Linie Budapest-Hegyeshalom. (Berlin, 1934.) Die Aufnahme der élektrischen Betriebes auf dér Linie Budapest-Hegyeshalom. (Berlin, 1934.)*



ZELOVICH KORNÉL

néhai Máv. igazgatóhelyettes. műegyetemi tanár, szül. Dömösön (Esztergom m.) 1869. március 11. Műegyétemi tanulmányait Budapesten végezte. 1892—94-ig a kir. József műegyetemen tanársegéd volt. 1894—98-ig a magyar államvasúti és hajózási főfelügyelőségnél működött. 1908. az államvasutak budapesti jobbparti üzletvezetőségének vezetője lett. 1910-ben igazgatóhelyettes. 1914. rendes tanár a műegyetemen. 1914—16-ig a műegyetem rektora volt. 1921. a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjának választotta.



Önállóan megjelent főbb művei: *A középítési vasszerkezetek. (1896) A budapesti Lánchíd. (1899.) A technikus nevelésről. (1902.) Jelentés a vasúti hidak méretezése, forgalombahelyezése és időszakos vizsgálata tárgyában. (1903.) A vasúti vashidak megengedhető igénybevétele. (1907.) (*A Mérnök-és Építész Egylet Hollán pályadíját nyerte.*) *A vasúti felépítmény. (1907.) A vasúti üzem. (1918.) Vágány kapcsolások és vasúti állomások. (1918.) Széchenyi mérnöki alkotásai. (1920.) A m. kir. József műegyetem és a hazai technikaioktatás története. (1920.) A vasutak üzemi költségei. (1923.) A középiskolai oktatás reformjának kritikája. (1924.) Széchenyi és a magyar közlekedésügy. (1925.) A magyar vasutak története. (1925.) Száz esztendős vasút. (1925.)*

Újabb művei: *Amagyar Tudományos Akadémia hatása a technikai tudományok fejlődésére. (1926.) A tudományos technika magyar úttörői. (1927.) A jövő energia forrásai.(1928.) Ungarische Erfolge wissenschaftlicher Technik. (1928.) La Hongrie et la civilisation. La Hongrie et la science technique. Les communications en Hongrie. (1928.) Hazai közlekedésünk múltja. (1929.) A vasút helyzete a közlekedésben. (1929.) Gráf Széchenyi István dér Grősste Baumeister Ungarns. (1931.) Nagy városok közlekedése. (1931.)* (A M. T. Akadémia a Chorin díjjal jutalmazta.) *Az Institution Geometrikum és a technikai felső oktatás. (1934.) Budapest közlekedése 1928 32. (1934.)*)*

1935 tavaszán halt meg, a farkasréti temetőben pihennek hamvai.

*) Lásd a 794. oldalon.

Dr. Tiszaföldvári Eszláry István Máv. főtanácsos, az igazgatóság elnöki osztályának jelenlegi főnöke 1887. június 10-én született. Mint forgalmista kezdte pályafutását Budapest kőbánya felső pályaudvaron. Onnan az igazgatóságba került Nagyvonalú, élesszemű, vezetésre termett kellemes modorú ember. Mint a Vasúti és Hajózási Club főtitkára, a lelke a vasutasok szellemi és társadalmi életének. ig36. X. 18-án a rádióban előadást tartott «A *magyar vasutak keletkezése*, *fejlődése és mai jelentősége*» címen.

Dr. Kelenföldi Kelenffy Gyula Máv. tanácsos, az elnök személyi titkára, született 1893. május 7-én Budapesten. A. Máv. legelső állomáefőnökének, későbbi üzletigazgatóhelyettesnek: Kelenffy Károlynak fia. Talán valamennyi vasutas között a legviláglátogatottabb. Maga az a tény, hogy dr. Senn Ottó államtitkár mellett közel másfél évtized óta működik, egymagában azt bizonyítja, sokat kell tudnia, mert az elnöknek módja van válogatni a legkiválóbb vasutasok között, aki ezt a nagy felelősséggel járó bizalmas szerepkört betölthetné. De Kelenffy Gyula több, mint vasutas. A sport előkelőségei közé tartozik. Ezen a téren tisztelt nevet vívott ki. Négy olympiászon volt jelen köztük a Világ túlsó szögletében, Losangelesben. Számos sportegyesület vezetőségi tagja — közte a MAC. háznagya. A komoly irodalom aktív művelője.

Dr. Komáromi Koller Ferenc Máv. tanácsos, az idegenforgalmi és Máv. propaganda ügyek előadója szül. 1891. febr. 18-án Tiszapolgáron. A Máv. újjászületésének idején került az igazgatóságba. Az elnökhelyettes mellett látta el személyi titkári teendőket. Koller Ferenc egyéni kiválóságát e szerény pár sorban alig lehet kellőképpen megörökíteni. Annyit azonban minden vasutasnak és vasúton kívülállónak tudni kell róla, hogy a Máv. népszerűsítése, a Máv. és hazánk szépségeinek mesteri módon való propagálása, ennek a nagyvonalú,, vezetésre termett ízig-vérig vasutasnak az érdeme. Egykor mint Budapest-keleti pályaudvar forgalmi tisztje irányította az ország szívéből kiinduló vonatok forgalmát. 1929—1934-ig szerkesztette a példátlan sikerű vasúti naptárt.

Szalőky Géza Máv. főtanácsos, a Vezértitkárság helyettes vezetője, született 1882. április 17-én Kassán. Államtudományi államvizsgát tett. és vasúti tisztképzőt végzett. Kassán különösen a megszállás idején tett a magyar hazának kiváló szolgálatokat. Menekülése után a Máv. igazgatóság Menekültügyi osztályában működött, ahol grafikonszerűen állította össze az ország területéről ideözönlő menekültekkel zsúfolt kocsik helyzetképét, mellyel nagy szolgálatot tett az elhelyezés nehéz és felelősségteljes munkáján. Azután a nyugdíjügyek referense lett.

A vezértitkárság visszaállításakor, annak helyettesi tisztével tüntették ki, mely megbízatásnak komoly elmélyüléssel tesz eleget.

Eke Mihály Máv. intéző, a Máv. igazgatóság fotó-laboratóriumának vezetője. Született 1891. május 28-án Szabadkán. 1912. december i-én lépett a szabadkai üzletvezetőség szolgálatába. Az összeomlás után Szegedre menekült, 1933. novemberétől az igazgatóság fotó-laboratóriumában végez a vasút népszerűsítése terén kiváló szolgálatokat.

A Magyar Mérnök és Építész Egylettől

technikai irodalmi műért

aranyérmet kaptak:

1888- ban Lovag *Dobiecki Sándor* „A vicinális vasutakról.“
1925-ben *Herrmann Miksa* „Gépelemek.11

Fábián-jutalmat kaptak:

1905-ben *Imrédy Kálmán* dr. oki. gépészmérnök.
1921-ben *Bornemisza Géza* oki. gépészmérnök.

Hollán-pályadíjat kaptak:

1889- ben *borosjenői Kádár Gusztáv.* „A vasúti váltók állásának biztosítására szolgáló nyomószerkezetekről.

1890- ben *borosjenői Kádár Gusztáv.* „A budapesti személypályaudvar, továbbá a Józsefváros, Ferencváros és Kőbánya állomások között levő pályaszínbeli vágány keresztezések megszüntetésére irányuló építések, ismertetése.“

1894-ben *Söpkéz Sándor.* „Az elektromos vasúti kocsik motorjairól és közlőműveiről.“

1898-ban Kain *Albert.* „A székelyvasutak Csíkszereda—gyimesi szoros vonalrészének építése, különböző tekintettel a lóvészi alagútra. A székelyvasutak Csíkszereda—gyimesi vonalának néhány műtárgya.“

1907-ben *Zelovich Kornél.* „A vasúti hidak megengedhető igénybevétele.“
1912-ben *Herrmann Miksa.* „Földgáz termelése, vezetése és értékesítése.“
1921-ben *Verebély László.* „A magyar vasutak főhálózatának villamosítása, tekintettel széngazdálkodásunkra.“
1932-ben *Veress Gábor dr.* „A közigazgatás racionalizálása és a mérnök.“

Kossuth közigazgatási pályadíjat nyertek:

1924- ben *Veress Gábor dr.* „Mi volna a mai viszonyok közepette az állami üzemek — különösen a m. kir. államvasutak — vezetésének közgazdaságunk szempontjából helyes módja.“

Lipthay-pályadíjat nyertek:

1925- ben L*ósy-Schmidt Ede dr.* „A műszaki irodalom fejlődésének története Magyarországon.“

Cserháti-plakettet nyertek:

1914-ben *Herrmann Miksa.* „A szíjhajtás elméletéhez.“
1916-ban *Ráth Kálmán.* „A mülábak szerkezeti alapelvei.“

Vasutas feltalálók:

Banovits Kajetán: „Villamos védőjelző“, „Önműködő kapcsoló“ stb.
Heeger Gyula: „Elöcsengetyüs sorompó.“
Laszgallner Kálmán: „Légelzáró csappantyú.“
Schebella János: „Biztosító váltózár.“
Gamma Rezső: „Gamma cséve.“
Sztupkay Dénes: „Kanyarulat! vágány kiigazítása.“



Miklós Imre

BEREKESZTŐ.

Most, hogy a mű végére értünk kötelességet vélünk teljesíteni, amikor bemutatjuk a nyomdát és a könyvkötészetet, ahol a hat és fél esztendei kutatómunka testet öltött.

Ebben a szerény műben több, mint kétmillió betű sorakozott egymásmellé. Mit jelent ez?

Azt, hogy ha másodpercenként egy betűt veszünk: több mint 2 millió perc, vagyis 560 munka óra, illetve három teljes hónap kellett csak a szedéshez. Ha a korrektúrát is hozzá számítjuk, akkor újabb egy hónapot vehetünk vagyis négy hónapot vett igénybe csupán a szedés. Hol vannak még a táblázatok és a néhány száz klisé beállítása és egyengetés?

És ezután következett a nyomás, hajtogatás, fűzés és kötés.

Mindezt a váci ferences Kapisztrán nyomda végezte nagy lelkiismerettel és áldozatkészséggel.

E nélkül a határtalan szorgalom, megértés és szeretet nélkül, soha napvilágot nem látott volna a magyar vasutasságnak százév óta egyetlen történeti műve.

Mert meg kell vallani a nagy titkot: sem a magas kormány, sem a Máv. igentisztelt igazgatósága egyetlen fillért sem adott ehhez a 21.000 pengős vállalkozáshoz. Nem beszélve arról, hogy már a hat és félévi kutatás is legkevesebb 5000 pengőt emésztett föl és ez idő alatt csak költeni, de egyetlen fillért — az állandó kutató munka lekötöttsége miatt, — keresni nem lehetett.

Ezt a szerény művet egy szegény, időelőtti nyugdíjas tisztviselő hosszú évek kutató munkájával nyugdíjgarasaiból írta meg, egy szegény özvegyasszony adta a papírra a pénzt és a koldus barátok mélységes hite, hazaszeretete, királyhűsége és végtelen szorgalma tette lehetővé, hogy az örök feledésbe



Fr. Perényi Ponciàn.

eltűnt vasutas történelem a magyar nemzeti tudomány asztalára kerülhetett.

A hála és elismerés első szava *Perényi Poncián* tisztelendő úrnak szól. ki egykor Debrecenben vasutas kollegánk volt. A jóság és megértés, szorgalom, törhetetlen hit és a magyar akarás, bámulatraindító módon nyilvánult meg benne az első perctől az utolsóig.

A mű kiállítása és elrendezése Farkass Károly művezető úr kifinomult ízlését igazolja, kinek ezernyi dolga mellett, ez a szerény mű szívügye volt és aggódó szeretettel egyengette útjait.

És most szerzetesi egyszerűséggel elvonulnak előttünk a Munka hősei: *Szevér, Gellért, Mihály, Higin, Geláz, Anasztáz, Rizér, Dávid, Próbusz, és Vince* testvérek.

Moharos László, Lőrincz János, Magyar István és *Horváth László* polgári betűszedők, kiknek csendes, komoly, értékes munkája minden dicséretet megérdemel.

A könyvkötészetről egész fejezetet kellene írnunk. Ezek a Testvérek egyenkint és összesen művészek. *Joachim* testvér vezetésével szinte önmagukat múlták felül.

Végezetül főtisztelendő P. *Herr Leó* házfőnök úrhoz száll hálatelt szívvel szerény szavam: Áldja meg a mindenható Úristen a Házat és bölcs vezetése alatt álló Rend minden Tagját. Árassza el bőséges kegyelmével. A jól végzett munka boldog tudatában induljon e szerény mű útjára. Hirdesse századokon át: hogy voltak magyar vasutasok, voltak ferences barátok, kik Isten, Haza, Király feliratú nemzeti lobogó alatt szolgálták egykor a magyar nemzeti tudományt.

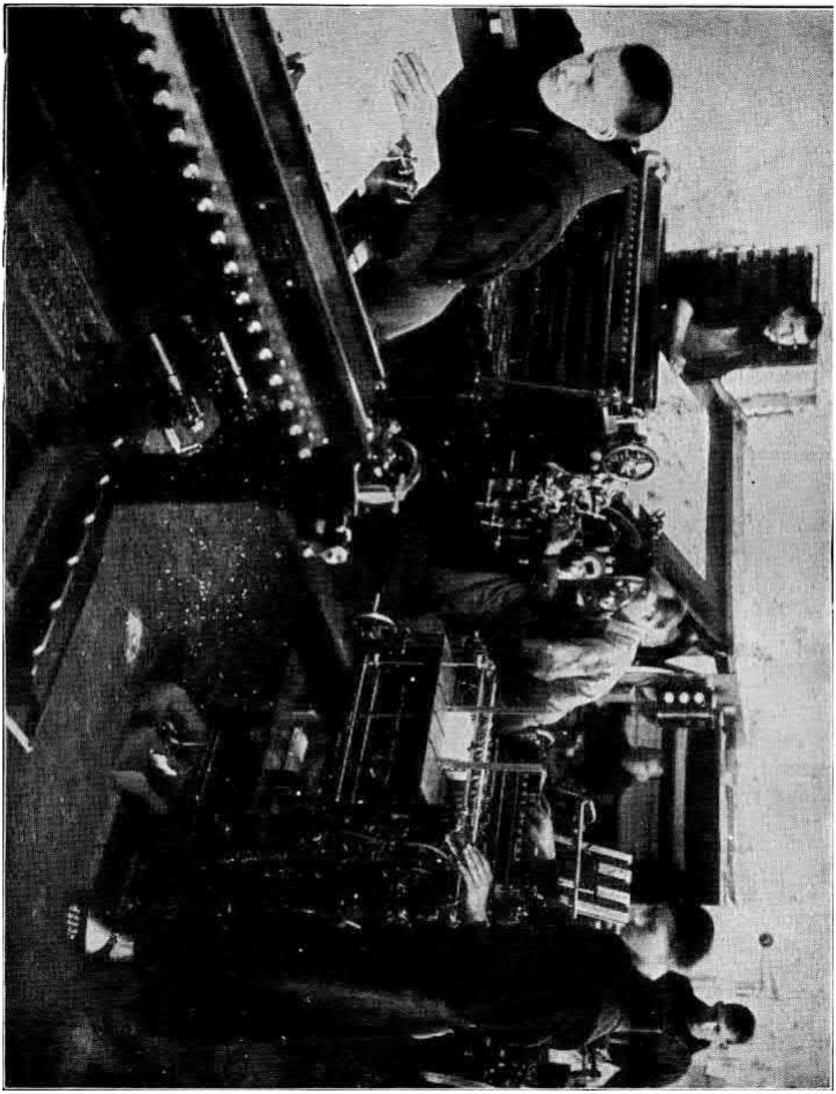
A Szent Ferenc-rend Kapisztrán-nyomdája munkában.



Wömer-féle Velox gyorssajtó mellett Anasztáz testvér korrigál.



Farkass Károly művezető géplevonatokat készít,
Geláz és Odorik testvérek beraknak.



A Kapisztrán-nyomda egyik terme.
Előtérben Geláz testvér, háttérben Forntran gépmester, Nikoméd,,
Próbusz és Szalvinusz testvérek.

KÚTFŐK.

A jegyzetben idézett *törvénycikkek* II. Lipót király óta napjainkig. — *Kúriai döntvények és elvi kijelentések.* — *Bírósági jogerős ítéletek.* — A 40-es évektől *helytartótanácsi* és *kancelláriai* iratok a M. kir. Országos Levéltárból. — Budapest-Székesfőváros irattárából a közlekedésüggyel kapcsolatos I*ntimata* és *Relationes* iratok 1836-tól 1849-ig. — Am. kir. közmunka- és közlekedésügyi *minisztérium ügyiratai* 1867—1889-ig, a kereskedelmi *minisztérium ügyiratai* 1889—1900-ig az Országos Levéltárból. — A *kereskedelmi minisztérium iratai 1901-től.* — *Magánosok levéltárából eredeti okiratok.* — *Máv. körözvények* Gyűjteménye 1870—1884-ig. — *Máv. Hivatalos Lap* 1886. novembertől napjainkig. — *Képviselőházi napló.*

Forrásművek.

Vasúti *okmánytár* 6 kötet, kiadta a m. kir. közm. és közl. minisztérium Budán 1871. m. k. államnyomda. — *A Közlekedés* 1 kötet, irta Hieronymi Károly kiadta Pest 1869. Rath Mór. — *Magyar vasúti évkönyv* 5 kötet, szerk: Vörös László, 1878—1883-ig minden év augusztus hóban kiadta Mihók Sándor Pesti Könyvnyomda rt. Pettey Nándor és Tsa bizománya. — *Magyar vasúti lexikán* 1 kötet, szerk: Wührl Jákó, 1879. kiad: Rantmann Frigyes Budapest. — *Az első magyar vasút története* 1 kötet, írta: Fenyvessy Adolf 1883 kiad: a Magy. Tud. akad. könyvkiadó hivatala. — *A közlekedési eszközök története,* 2 kötet, irta: Csikvári Jákó 1883. kiad. Franklin Társulat. — *A hazaiközmunka- és közlekedésügyek története és fejlődése.* Kiadta: a M. kir. kömunka- és közlekedési minisztérium. 1885-ben Dr. Mándy Lajos. — Szabó Jenő: *Baross Gábor rendszere és művei.* (Bp. 1894.) külön lenyomat a *Budapesti Szemlé*-bői. — Szabó Jenő: *Vasúti politikánk fejlődéséhez.* (Bp. 1895.) — *Tizenhármak bűnpere,* sajtó alá rendezte 1 kötetben Lengyel Zoltán 1904. Kiadta: Légrády Testvérek könyvnyomdái a. — *A magyar vasutügy története* 1 kötet, írta: Képessy Árpád 1908. Kiad. Közlekedési szakkönyvtár. — *A vasutügy története* 1 kötet, írta Ujhely Géza 1910. Atheneaum könyvnyomda rt. — *A Vukövár—Fiumei vasút története,* 1 kötet, írta: Ujhely Géza 1907 Atheneaum rt — *Magyar Közlekedési Intézmények* fejlődése 1867 óta 1 külön lenyomat a „Budapest“ 30 éves jub. alk. Irta: Gonda Béla 1908, Wodianer F. és Trs. Bpest — *A magyar vasutak története* Budapest, írta: Zelovich Kornél Bp. 1925. 139 oldal. (Ez utóbbi másodszor *„A magyar közlekedésügy monográfia*já“-ban jelent meg teljes szövegben 50 oldalon (9—39 1.) Kiadta 1936. évben „A magyar közlekedésügy monográfiája. Kiadótulajdonos Ladányi Miksa dr. A megcsonkított állam-

vasutak írta Kelety Dénes. Különlenyomat Bp. 1925. A Magyar Nemzeti Múzeumban található 1840-től napjainkig megjelent *valamennyi politikai időszaki lap.* — *Pallas és Révai Nagy Lexikonok és pótkötetei.* — Móricz Pál: *Ottokár püspök szivárványhídján. Vass József élete és munkái.* (Bp. 1929.) Báró Szterényi József: „*Régmúlt idők emlékei.*“ (Bp. 1925.) *Kortársak Lexikona (*Bp. 1935.) Tisza István gróf: *Levelek VI. köt.* M. T. Akadémia kiadása (Bp. 1937.) — *Vitézi Rend évkönyve. Kiadta a Vitézi Szék (Királyi Vár, alagsor).*



TARTALOM

III. RÉSZ.
A vasutasok önvédelmi harcától — napjainkig.

IV. RÉSZ.

A közlekedésügy vezérei.

V. RÉSZ.

A vasúti tisztképzés.

A m. kir. államvasutak és a többi hazai vasutak nyugdíj- nyugbér

és egyéb jóléti intézményeiről.

VII. RÉSZ.
Magyarország vasúti műhelyei. Egyenruházat. Szabad utazás.

VIII. RÉSZ.

Hősi halottak és hősök. — Szolgálatközben elszerencsétlenfiltek. — Vitézek és

“TARTALOM

a háborúban kitüntetettek. — A sport kiválóságai.

IX. RÉSZ.

Egyesületek, Klubok és Szövetkezetek. Magyar Vagónlakó Testület.

X. RÉSZ.

Értékeink. Életrajzok.

A díszkötés tábláját és gerincét, valamint az iniciálékat tervezte Miklós Imre. Rézbevésték: Gröger Ödön és Steip János művésnökök.

